



日本国特許庁
JAPAN PATENT OFFICE

H102 3292 US
NAGASHII et al
March 18, 2004
BSKB, LLP
703-205-8000
0505-1279P
1041

別紙添付の書類に記載されている事項は下記の出願書類に記載されている事項と同一であることを証明する。

This is to certify that the annexed is a true copy of the following application as filed with this Office.

出願年月日
Date of Application: 2003年 3月31日

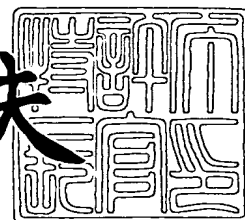
出願番号
Application Number: 特願2003-095109
[ST. 10/C]: [JP 2003-095109]

出願人
Applicant(s): 本田技研工業株式会社

2004年 1月19日

特許庁長官
Commissioner,
Japan Patent Office

今井康夫



【書類名】 特許願

【整理番号】 H102329201

【提出日】 平成15年 3月31日

【あて先】 特許庁長官殿

【国際特許分類】 F01N 7/08
F01N 1/08
F01N 7/10
F02B 27/06

【発明の名称】 自動二輪車

【請求項の数】 1

【発明者】

【住所又は居所】 埼玉県和光市中央1丁目4番1号 株式会社本田技術研
究所内

【氏名】 永椎 敏久

【発明者】

【住所又は居所】 埼玉県和光市中央1丁目4番1号 株式会社本田技術研
究所内

【氏名】 中込 浩

【特許出願人】

【識別番号】 000005326

【氏名又は名称】 本田技研工業株式会社

【代表者】 吉野 浩行

【代理人】

【識別番号】 100071870

【弁理士】

【氏名又は名称】 落合 健

【選任した代理人】

【識別番号】 100097618

【弁理士】

【氏名又は名称】 仁木 一明

【手数料の表示】

【予納台帳番号】 003001

【納付金額】 21,000円

【提出物件の目録】

【物件名】 明細書 1

【物件名】 図面 1

【物件名】 要約書 1

【プルーフの要否】 要

【書類名】 明細書

【発明の名称】 自動二輪車

【特許請求の範囲】

【請求項 1】 車体フレーム（F）に前端部が揺動可能に支承されるスイングアーム（66）の後端に後輪（WR）の車軸（68）が回転自在に支承され、前記後輪（WR）よりも前方で前記車体フレーム（F）に搭載されるエンジン本体（50）が備えるシリンダヘッド（86）に接続される排気系（150）の後端排出部が前記車軸（68）よりも高い位置に配置され、前記排気系（150）の一部を構成する排気管（153）に、該排気管（153）内の流通面積を調節する排気制御弁（156）が配設される自動二輪車において、前記排気制御弁（156）が、前記後輪（WR）の車軸（68）よりも前方かつ上方に配置されることを特徴とする自動二輪車。

【発明の詳細な説明】

【0001】

【発明の属する技術分野】

本発明は、車体フレームに前端部が揺動可能に支承されるスイングアームの後端に後輪の車軸が回転自在に支承され、前記後輪よりも前方で前記車体フレームに搭載されるエンジン本体が備えるシリンダヘッドに接続される排気系の後端排出部が前記車軸よりも高い位置に配置され、前記排気系の一部を構成する排気管に、該排気管内の流通面積を調節する排気制御弁が配設される自動二輪車に関する。

【0002】

【従来の技術】

このような自動二輪車は、たとえば特許文献 1 等で既に知られている。

【0003】

【特許文献 1】

特開 2 0 0 2 - 1 3 8 8 2 8 号公報

【0004】

【発明が解決しようとする課題】

ところが上記従来のもものでは、排気制御弁が後輪の車軸の前方下側に配置されており、排気制御弁が後輪ならびに後輪の接地面に近いため、排気制御弁が塵埃や雨水等にさらされ易い環境下にあり、摺動部を有する排気制御弁としてはより良好な環境下に配置されることが望ましい。

【0 0 0 5】

本発明は、かかる事情に鑑みてなされたものであり、排気制御弁をより良好な環境下に配置し得るようにした自動二輪車を提供することを目的とする。

【0 0 0 6】

【課題を解決するための手段】

上記目的を達成するために、本発明は、車体フレームに前端部が揺動可能に支承されるスイングアームの後端に後輪の車軸が回転自在に支承され、前記後輪よりも前方で前記車体フレームに搭載されるエンジン本体が備えるシリンダヘッドに接続される排気系の後端排出部が前記車軸よりも高い位置に配置され、前記排気系の一部を構成する排気管に、該排気管内の流通面積を調節する排気制御弁が配設される自動二輪車において、前記排気制御弁が、前記後輪の車軸よりも前方かつ上方に配置されることを特徴とする。

【0 0 0 7】

このような構成によれば、排気制御弁を、後輪からの影響を受け難く、しかも後輪の接地面からの離れた位置に配置することができ、したがって排気制御弁の作動に後輪および接地面からの悪影響が及ぶことの少ない良好な環境下に配置することができる。

【0 0 0 8】

【発明の実施の形態】

以下、本発明の実施の形態を、添付の図面に示した本発明の一実施例に基づいて説明する。

【0 0 0 9】

図 1 ～ 図 1 9 は本発明の一実施例を示すものであり、図 1 は自動二輪車の側面図、図 2 は図 1 の要部拡大図、図 3 は車体フレームの前部の平面図、図 4 は図 2 の 4 - 4 線に沿う車体フレーム前部の拡大断面図、図 5 は図 2 の 5 - 5 線断面図

、図 6 は図 1 の 6 矢視拡大図、図 7 は図 1 の 7 矢視拡大図、図 8 は図 7 の 8 - 8 線断面図、図 9 は図 2 の 9 - 9 線断面図、図 1 0 は図 6 の 1 0 - 1 0 線断面図、図 1 1 は図 6 の要部拡大図、図 1 2 は図 1 1 の 1 2 矢視図、図 1 3 は図 1 2 の 1 3 矢視方向から見て一部を切欠いた横断平面図、図 1 4 は図 1 3 の 1 4 - 1 4 線断面図、図 1 5 は図 1 2 の 1 5 矢視拡大図、図 1 6 は図 2 の 1 6 - 1 6 線拡大断面図、図 1 7 は図 1 6 の 1 7 - 1 7 線断面図、図 1 8 は図 2 の 1 8 - 1 8 線拡大断面図、図 1 9 は図 1 8 の 1 9 - 1 9 線断面図である。

【 0 0 1 0 】

先ず図 1 ~ 図 3 において、この自動二輪車の車体フレーム F は、前輪 W F を軸支するフロントフォーク 2 1 を操向可能に支承するヘッドパイプ 2 2 と、該ヘッドパイプ 2 2 から後ろ下がりに延びる左右一対のメインフレーム 2 3 ... と、ヘッドパイプ 2 2 および両メインフレーム 2 3 ... の前部に溶接されてメインフレーム 2 3 ... から下方に延びる左右一対のエンジンハンガ 2 4 ... と、両エンジンハンガ 2 4 ... の下部およびメインフレーム 2 3 ... の後部に設けられた支持板部 3 3 ... 間をそれぞれ連結する連結パイプ 2 5 ... と、メインフレーム 2 3 ... の後部から下方に延びる左右一対のピボットプレート 2 6 ... と、前記メインフレーム 2 3 ... の前部間に架設される第 1 のクロスパイプ 2 7 と、前記両ピボットプレート 2 6 ... の上部間に架設される第 2 のクロスパイプ 2 8 と、前記両ピボットプレート 2 6 ... の下部間に架設される第 3 のクロスパイプ 2 9 と、後ろ上がりに延びて前記両メインフレーム 2 3 ... の後部に連結される左右一対のシートレール 3 0 ... とを備える。

【 0 0 1 1 】

図 4 において、ヘッドパイプ 2 2 は、フロントフォーク 2 1 が操向可能に支承される円筒部 2 2 a と、該円筒部 2 2 a から後ろ下がりに延びる左右一対のガセット 2 2 b、2 2 b とを一体に備えるものであり、メインフレーム 2 3 は、前記ガセット 2 2 b と、ガセット 2 2 b に前端部が溶接されるパイプ部材 3 1 と、前記ピボットプレート 2 6 に一体に設けられて前記パイプ部材 3 1 の後端部に溶接されるパイプ部 2 6 a とから成る。

【 0 0 1 2 】

メインフレーム 23, 23 の前部間に第 1 のクロスパイプ 27 を架設するために、メインフレーム 23, 23 の内側壁には同軸に取付け孔 32, 32 が設けられ、それらの取付け孔 32, 32 に挿通された第 1 のクロスパイプ 27 の両端部が、両メインフレーム 23, 23 の内側壁に溶接される。

【0013】

ところで、ヘッドパイプ 22 の両ガセット 22b, 22b には、パイプ部材 31, 31 の前部内側壁よりも内方に配置されるようにして後方に延出される延出部 22c, 22c が、メインフレーム 23, 23 の前部内側壁を構成するようにして一体に設けられており、それらの延出部 22c, 22c に、パイプ部材 31, 31 の前部内側壁に両端を対向させるようにして第 1 のクロスパイプ 27 の両端部を挿通させる前記取付け孔 32, 32 がそれぞれ設けられ、第 1 のクロスパイプ 27 の両端部が前記両延出部 22c, 22c の外面に溶接される。

【0014】

図 5 を併せて参照して、パイプ部材 31 は、たとえばアルミニウム合金の鋳塊を従来周知の押し出しもしくは引き抜き成形により、角筒形の横断面外形形状を有するように成形されるものであり、パイプ部材 31 の上下方向中間部内側面間には、パイプ部材 31 内を上下に区画するリブ 34 が一体に設けられる。ただし、エンジンハンガ 24 が溶接される部分でパイプ部材 31 の下部は下方すなわちエンジンハンガ 24 側に向けて開放するように切欠かれる。

【0015】

ところで、パイプ部材 31 は、上下方向のほぼ全長にわたって平坦な内側壁 31a と、その内側壁 31a にほぼ沿う外側壁 31b を有して上下に長い角筒形に形成されており、その長手方向中間部が外側方に凸に彎曲するように、前記内側壁 31a に直交する平面 PL 内で曲げ加工される。しかも曲げ加工後の両パイプ部材 31, 31 は、上方に向かうにつれて相互に近接するように傾斜してヘッドパイプ 22 のガセット 22b, 22b に連設される。

【0016】

図 6 において、フロントフォーク 21 は、前輪 WF の左右両側で上下に延びるクッションユニット 35, 35 と、前輪 WF の上方で両クッションユニット 35

、35間を連結するボトムブリッジ36と、両クッションユニット35、35の上部間を連結するトップブリッジ37とを備え、前輪WFの車軸38は、両クッションユニット35、35の下端部間に軸支される。

【0017】

図7および図8を併せて参照して、前記両クッションユニット35、35間の中央部後方側で前記ボトムブリッジ36およびトップブリッジ37間には、両クッションユニット35、35と平行な操向軸39が設けられており、この操向軸39が、ヘッドパイプ22の円筒部22aで回転可能に支承される。

【0018】

前記ボトムブリッジ36の上方で前記両クッションユニット35、35の上端部には、左右個別のバー状の操向ハンドル40、40が連結される。また車体フレームFの前端部すなわちヘッドパイプ22と、フロントフォーク21におけるトップブリッジ37との間には、ステアリングダンパ41が設けられる。

【0019】

このステアリングダンパ41は、図示しない油圧緩衝機構を内蔵してヘッドパイプ22上に固定的に支持されるハウジング42と、前記操向軸39の上方に同軸に配置されて前記ハウジング42に回転可能に支承される回転軸43と、該回転軸43に基端部が固定されて前方に延びるアーム44と、該アーム44の先端に軸支される弾性ローラ45と、この弾性ローラ45の外周面を摩擦接触させるようにして嵌合せしめるべく前記トップブリッジ37の中央部上面に設けられる凹部46とを備える。

【0020】

而して前輪WF側からトップブリッジ37に伝達される操向軸39の軸線まわりの回転振動は、前記アーム44を介してハウジング42内の油圧緩衝機構によって減衰されることになる。

【0021】

再び図2において、前記両エンジンハンガ24…の下部ならびに前記両ピボットプレート26…の上部および下部には、車体フレームFの幅方向にたとえば4気筒を並列配置した多気筒のエンジンEのエンジン本体50が支持される。

【 0 0 2 2 】

而してエンジンハンガ 2 4 … の下部には、左右一対ずつのボルト 5 1 … によってエンジン本体 5 0 が締結される。

【 0 0 2 3 】

図 9 において、エンジン本体 5 0 の両側に配置される一対のピボットプレート 2 6, 2 6 の下部にエンジン本体 5 0 を支持するにあたって、両ピボットプレート 2 6, 2 6 の一方（この実施例では自動二輪車の進行方向前方を向いたときに右側に配置されるピボットプレート 2 6）の下部には、マウントボルト 5 2 を挿通せしめる挿通孔 5 3 と、前記挿通孔 5 3 の外端を囲む第 1 係止部 5 4 とが設けられる。すなわち前記一方のピボットプレート 2 6 の下部には、その内側面に開口する挿通孔 5 3 と、該挿通孔 5 3 よりも大径にして外側面に開口する第 1 挿入孔 5 5 とが同軸に設けられており、第 1 係止部 5 4 は、挿通孔 5 3 の外端および第 1 挿入孔 5 5 の内端間に、第 1 挿入孔 5 5 側に臨む環状の段部として形成される。

【 0 0 2 4 】

またエンジン本体 5 0 には、前記両ピボットプレート 2 6, 2 6 間に配置される一対の支持腕部 5 0 a, 5 0 a が前記マウントボルト 5 2 の軸方向に間隔をあけて一体に設けられており、これらの支持腕部 5 0 a, 5 0 a には、マウントボルト 5 2 を挿通させる貫通孔 5 6, 5 6 が同軸に設けられる。

【 0 0 2 5 】

他方のピボットプレート 2 6 の下部には、前記挿通孔 5 3 と同軸のねじ孔 5 7 と、該ねじ孔 5 7 の外端を囲む第 2 係止部 5 8 とが設けられる。すなわち他方のピボットプレート 2 6 の下部には、その内側面に開口するねじ孔 5 7 と、該ねじ孔 5 7 よりも大径にして外側面に開口する第 2 挿入孔 5 9 とが同軸に設けられており、第 2 係止部 5 8 は、ねじ孔 5 7 の外端および第 2 挿入孔 5 9 の内端間に、第 2 挿入孔 5 9 側に臨む環状の段部として形成される。

【 0 0 2 6 】

前記ねじ孔 5 7 には、一端をエンジン本体 5 0 に当接させる円筒ボルト 6 0 が螺合される。すなわち一方の支持腕部 5 0 a を一方のピボットプレート 2 6 の内

側面に当接させた状態で、他方の支持腕部 5 0 a に一端を当接させるように前記円筒ボルト 6 0 がねじ孔 5 7 に螺合されるものであり、ねじ孔 5 7 には、前記円筒ボルト 6 0 の他端に当接して該円筒ボルト 6 0 の緩みを防止する円筒状の止めボルト 6 1 が螺合される。しかも円筒ボルト 6 0 および止めボルト 6 1 は、前記一方のピボットプレート 2 6 の内側面および該円筒ボルト 6 0 の一端間にエンジン本体 5 0 を挟んだ状態で、円筒ボルト 6 0 の他端および止めボルト 6 1 が第 2 係止部 5 8 よりも内方に位置するようにしてねじ孔 5 7 に螺合されている。

【 0 0 2 7 】

前記マウントボルト 5 2 は、挿通孔 5 3、エンジン本体 5 0 の両貫通孔 5 6、5 6、円筒ボルト 6 0、止めボルト 6 1 および前記ねじ孔 5 7 に挿通されるものであり、マウントボルト 5 2 の一端の拡張頭部 5 2 a が前記第 1 および第 2 係止部 5 4、5 8 の一方に係合され、マウントボルト 5 2 の他端部に、第 1 および第 2 係止部 5 4、5 8 の他方に係合するナット 6 3 が螺合される。而して、この実施例では、拡張頭部 5 2 a を第 1 係止部 5 4 に係合せしめるマウントボルト 5 2 の他端部は前記ねじ孔 5 7 から突出するものであり、そのねじ孔 5 7 からの突出部でマウントボルト 5 2 の他端部に螺合されるナット 6 3 がワッシャ 6 2 を介して第 2 係止部 5 8 に係合される。

【 0 0 2 8 】

両ピボットプレート 2 6、2 6 の上部へのエンジン本体 5 0 の支持構造は、上述のピボットプレート 2 6、2 6 の下部への支持構造と基本的に同一であり、詳細な説明を省略する。

【 0 0 2 9 】

前記両ピボットプレート 2 6、2 6 の上下方向中間部には、スイングアーム 6 6 の前端部が支軸 6 7 を介して揺動可能に支承されており、このスイングアーム 6 6 の後端部に後輪 WR の車軸 6 8 が回転自在に支承される。

【 0 0 3 0 】

前記エンジン本体 5 0 に内蔵された変速機の出力軸 6 9 からの動力は、チェーン伝動手段 7 0 を介して後輪 WR に伝達されるものであり、該チェーン伝動手段 7 0 は、前記出力軸 6 9 に固定される駆動スプロケット 7 1 と、後輪 WR に固定

される被動スプロケット 72 と、それらのスプロケット 71, 72 に巻掛けられる無端状のチェーン 73 とで構成され、自動二輪車の進行方向前方を向いた状態でエンジン E の左側に配置される。

【0031】

両ピボットプレート 26, 26 の下部間を連結する第 3 のクロスパイプ 29 およびスイングアーム 66 間にはリンク機構 74 が設けられており、該リンク機構 74 は、支軸 67 と平行な第 1 連結軸 77 の軸線まわりに回動可能として一端部が前記第 3 のクロスパイプ 29 に連結される第 1 リンク 75 と、第 1 連結軸 77 と平行な第 2 連結軸 80 の軸線まわりに回動可能としてスイングアーム 66 の下部に連結されるとともに第 1 および第 2 連結軸 77, 80 と平行な第 3 連結軸 81 を介して第 1 リンク 75 の他端部に連結される第 2 リンク 76 とを備える。

【0032】

第 3 のクロスパイプ 29 には、その長手方向に間隔をあけた 2 箇所の後方側に突出する一对の軸支部 29a, 29a が一体に設けられており、両軸支部 29a, 29a 間に設けられた第 1 連結軸 77 に装着されたカラー 78 に、第 1 リンク 75 の一端部が一对のローラベアリング 79, 79 を介して支承される。

【0033】

また第 1 リンク 75 の他端部は第 2 リンク 76 の後部に第 3 連結軸 81 を介して連結されており、スイングアーム 66 の前部に設けられたブラケット 66a に上端部が連結されたリヤクッションユニット 82 の下端部が、第 2 リンク 76 の前部に第 4 連結軸 83 を介して連結される。

【0034】

図 10 を併せて参照して、エンジン本体 50 におけるシリンダヘッド 86 の上方には、エンジン E に供給される空気を浄化するためのエアクリーナ 87 が、車体フレーム F におけるヘッドパイプ 21 の後方に位置するようにして配置され、このエアクリーナ 87 の後部および上部を覆う燃料タンク 88 が車体フレーム F における両メインフレーム 23…上に搭載され、またエンジン本体 50 の前方にラジエータ 89 が配置される。図 2 で示すように、前記燃料タンク 88 の後方でシートレール 30…にはライダーを座乗させるためのメインシート 90 が支持さ

れ、同乗者を乗せるためのピリオンシート 91 が前記メインシート 90 から後方に離れた位置でシートレール 30…に支持される。

【0035】

シリンダヘッド 86 の上部側壁には、該シリンダヘッド 86 の上方のエアクリーナ 87 からの浄化空気を導くようにして直線状に延びる吸気通路部 92…が各気筒毎に接続されるものであり、この吸気通路部 92 は、開口した上端部をエアクリーナ 87 内に突入させたファンネル 93 と、該ファンネル 93 の下端に接続されるスロットルボディ 94 とを備えるものであり、スロットルボディ 94 はインシュレータ 95 を介してシリンダヘッド 86 の上部側壁に接続される。

【0036】

一方、エアクリーナ 87 は、クリーナケース 96 内に円筒状のクリーナエレメント 97 が固定的に収納されて成るものであり、クリーナケース 96 内で前記クリーナエレメント 97 の周囲には、クリーナエレメント 97 を通過することで浄化された空気が導入される浄化室 98 が形成され、各吸気通路部 92…の上流端のファンネル 93…は、浄化室 98 に開口するようにして並列にクリーナケース 96 に取付けられる。

【0037】

ところで、エンジン E の高速回転時に燃料を噴射する第 1 のインジェクタ 100 が、エアクリーナ 87 におけるクリーナケース 96 にエンジン E の各気筒毎に取付けられており、第 1 のインジェクタ 100…は、各吸気通路部 92…の中心線 C1…よりも前方に配置され、前記中心線 C1…に対して傾斜した軸線を有するようにしてクリーナケース 96 に取付けられる。しかも燃料タンク 88 内には図示しない燃料ポンプが内蔵されており、その燃料ポンプから第 1 のインジェクタ 100…に燃料が供給される。

【0038】

また燃料タンク 88 の前部には給油口 101 が設けられる。第 1 のインジェクタ 100 は、該給油口 101 の中心線 C2 よりも前方に配置されるものであり、給油口 101 の中心線 C2 および吸気通路部 92…の中心線 C1 に平行な平面への投影図上では、両中心線 C1, C2 の交点 P よりも前方に上部を配置するよう

にして第1のインジェクタ100…がクリーナケース96に取付けられる。

【0039】

各吸気通路部92…におけるスロットルボディ94…内には、吸気通路部92…を流通する吸気量を制御するためのスロットル弁（図示せず）が内蔵されており、そのスロットル弁に連結されたスロットルドラム102がスロットルボディ94の側方に配置される。

【0040】

しかも前記スロットル弁よりもエンジンE側でスロットルボディ94…の後方側部には、エンジンEの運転状態では燃料タンク88内の燃料ポンプから燃料供給を受けて燃料を噴射する第2のインジェクタ103…が取付けられる。

【0041】

図11～図14を併せて参照して、車体フレームFの前端に設けられるヘッドパイプ21の下方には、エアクリーナ87に外気を導入するための吸気ダクト105がエアクリーナ87から前方に延びるようにして配置されており、該吸気ダクト105の後端部は、前記エアクリーナ87内のクリーナエレメント97内に外気を導入するようにしてクリーナケース96の下部に突入、固定される。

【0042】

この吸気ダクト105は、幅方向中央部が上方に隆起して下方を開放した略三角形の横断面形状を有する後部ダクト主体106と、該後部ダクト主体106とほぼ同一の横断面形状を有して後部ダクト主体106の前部に接合される前部ダクト主体107と、前部および後部ダクト主体106，107の下部開放端を閉じる下部蓋板108とで構成され、側面視では後部が後ろ上がりに傾斜するように形成される。而して下部蓋板108は、後部ダクト主体106に複数のねじ部材109…で締結され、前部ダクト主体107には複数のねじ部材110…で締結される。

【0043】

車体フレームFにおけるメインフレーム23，23の一部を構成するパイプ部材31，31の前部下面には支持ステー111，111がねじ部材112…で固定されており、吸気ダクト105の前部両側下部に設けられた取付けボス113

、113が前記支持ステー111、111にねじ部材114、114により締結され、これにより吸気ダクト105の前部が車体フレームFに支持される。しかも前記取付けボス113…には支持ステー111…に挿通される位置決めピン113a…が突設される。

【0044】

また吸気ダクト105の下方にはラジエータ89が配置されるのであるが、このラジエータ89の両側からステー115、115が上方に延設される。一方、前記支持ステー111、111にはウエルドナット116、116が固着されており、ステー115、115および支持ステー111、111に挿通されるボルト117、117を前記ウエルドナット116、116に螺合して締めつけることにより、ラジエータ89が車体フレームFに支持される。

【0045】

吸気ダクト105における下部蓋板108には、前部および後部ダクト主体106、107の上部下面に当接する一对の仕切り壁118、118が一体に設けられており、吸気ダクト105内には、前輪WFの幅方向中心線C3上に幅方向中央部が配置される第1吸気路119と、第1吸気路119の両側に配置される左右一对の第2吸気路120、120とが、第1吸気路119および第2吸気路120、120間を前記仕切り壁118、118で仕切るようにして形成されており、第1吸気路119の流通面積は一对の第2吸気路120、120の合計流通面積よりも大きく設定される。

【0046】

しかも前記両仕切り壁118、118の前部は、前方に向かうにつれて相互に離反するように傾斜した形状に形成され、両仕切り壁118、118の前端部は、前部ダクト主体107の両側壁内面に当接しており、第1吸気路119の前部は吸気ダクト105の前端開口部の全てを占めるようにして吸気ダクト105の前端で前方に向けて開口する。また第2吸気路120、120の前端開口部120a…は、第1吸気路119の前端開口方向とは異なる方向で開口するようにして吸気ダクト105の前端部に形成されるものであり、この実施例では、第1吸気路119の前端部の左右両側で上方に向けて開口するようにして前部ダクト主

体 107 に前端開口部 120 a…が形成される。

【0047】

吸気ダクト 105 の前端部は、その前方から見たときにヘッドパイプ 21 および両メインフレーム 23、23 の連設部下端縁に上縁を沿わせるとともに、下縁部をラジエータ 89 の上部に沿わせるようにして略三角形に形成されるものであり、吸気ダクト 105 の前端部にはグリル 121 が装着される。

【0048】

このグリル 121 は、吸気ダクト 105 の前端開口縁に対応した形状の枠部材 122 に、網状部材 123 の周縁部が支持されて成るものであり、枠部材 122 には、第 2 吸気路 120、120 の前端開口部 120 a…との間に間隙を形成して前記前端開口部 120 a…との間に間隔をあけた位置に配置される邪魔板 122 a、122 a が一体に設けられ、その邪魔板 122 a、122 a がねじ部材 124、124 により吸気ダクト 105 における前部ダクト主体 107 の前部両側に締結される。また前記下部蓋板 108 の前端には、枠部材 122 の下部が吸気ダクト 105 の前端部から離脱することを阻止するための位置決めピン 125…が枠部材 122 の下部に挿通されるようにして突設される。

【0049】

第 1 吸気路 119 内には、エンジン E の低速回転時には第 1 吸気路 119 を閉じ、エンジン E の高速回転時には第 1 吸気路 119 を開くようにしてエンジン E の回転数に応じて開閉制御されるバタフライ形の第 1 吸気制御弁 126 が配設される。また第 2 吸気路 120…内には、エンジン E の低速回転時には第 2 吸気路 120…を開き、エンジン E の高速回転時には第 2 吸気路 120…を閉じるようにしてエンジン E の回転数に応じて開閉制御されるバタフライ形の第 2 吸気制御弁 127…が配設され、第 1 吸気制御弁 126 および第 2 吸気制御弁 127…は、第 1 吸気路 119 を流通する空気流通方向と直交する軸線を有して吸気ダクト 105 に回動可能に支承される弁軸 128 に共通に固定される。

【0050】

弁軸 128 は、吸気ダクト 105 のうち第 2 吸気路 120…の前端開口部 120 a…に対応する部分で仕切り壁 118、118 によって回動可能に支承される

ものであり、前部ダクト主体 107 を下部蓋板 108 に締結する複数のねじ部材 110…のうち一対ずつ 2 組のねじ部材 110, 110…が弁軸 128 を両側から挟む位置で仕切り壁 118, 118 にねじ込まれる。

【0051】

第 1 吸気路 119 の流通面積を変化させる第 1 吸気制御弁 126 は、図 14 で示すように第 1 吸気路 119 を閉じた状態では後ろ上がりに傾斜した姿勢となるようにして弁軸 128 に固定される。しかも第 1 吸気制御弁 126 は、その閉弁状態では前記弁軸 128 よりも上方の部分の面積が前記弁軸 128 よりも下方の部分の面積よりも大となるように形成される。また第 1 吸気制御弁 126 は、その開弁状態では第 1 吸気路 119 を流通する空気に対する抵抗が最も小さくなるようにして図 14 の鎖線で示すようにほぼ水平となる。

【0052】

第 2 吸気路 120…の流通面積を変化させる第 2 吸気制御弁 127…は、第 1 吸気制御弁 126 が第 1 吸気路 119 を閉じた状態では第 2 吸気路 120…の前端開口部 120a…を開くようにして弁軸 128 に固定される。

【0053】

前記弁軸 128 よりも後方側で吸気ダクト 105 の下方には弁軸 128 と平行な回動軸 130 が配置されており、この回動軸 130 は、吸気ダクト 105 の下面すなわち下部蓋板 108 の下面に突設された複数の軸受部 129…で回動可能に支承される。

【0054】

第 1 吸気路 119 に対応する部分で回動軸 130 にはアーム 130a が設けられており、閉弁状態にある第 1 吸気制御弁 126 の弁軸 128 よりも上方の部分に一端が連結されて吸気ダクト 105 の下部すなわち下部蓋板 108 を貫通する連結ロッド 131 の他端が前記アーム 130a に連結される。したがって回動軸 130 の回動に応じて第 1 吸気制御弁 126 が、図 14 の実線で示す閉弁位置と、図 14 の鎖線で示す開弁位置との間で回動することになる。

【0055】

しかも回動軸 130 の両端部および吸気ダクト 105 間には、第 1 吸気制御弁

126が閉弁位置となる方向に回動軸130および弁軸128を回動付勢するばね力を発揮する戻しばね132、132が設けられる。また連結ロッド131は、下部蓋板108に設けられる貫通孔133を移動可能に貫通するのであるが、この貫通孔133は、回動軸130とともにアーム130aが回動するのに対応して、前記連結ロッド131が下部蓋板108を貫通する位置が前後に移動するのに対応して前後方向に長く形成される。

【0056】

前記回動軸130の一端には被動プーリ134が固定されており、この被動プーリ134には、メインフレーム23…の後部に設けられた支持板部33…の一方に支持されてエンジン本体50の上部左側に配置されるアクチュエータ141から第1伝動ワイヤ135を介して回動力が伝達される。

【0057】

図15において、アクチュエータ141は、正逆回転可能な電動モータと、該電動モータの出力を減速する減速機構とから成るものであり、車体フレームFにおける前記一方の支持板部33に設けられた一对のブラケット33a、33aに弾性部材142、142を介してボルト143によって取付けられる。このアクチュエータ141が備える出力軸144に固着された駆動プーリ145には、小径の第1ワイヤ溝146と、大径の第2および第3ワイヤ溝147、148とが設けられる。

【0058】

第1ワイヤ溝146には、吸気ダクト105側の被動プーリ134に回動力を伝達するための第1伝動ワイヤ135の端部が巻き掛け係合される。

【0059】

アクチュエータ141には電子制御ユニット149が接続されており、該電子制御ユニット149は、図示しないセンサから入力されるエンジンの回転数に応じてアクチュエータ149の作動を制御する。

【0060】

再び図1および図2において、エンジンEに連なる排気系150は、エンジン本体50におけるシリンダヘッド86の前方側側壁下部に個別に接続される個別

排気管 1 5 1, 1 5 1…と、一对の個別排気管 1 5 1, 1 5 1 を共通に接続せしめる一对の第 1 集合排気管 1 5 2…と、一对の第 1 集合排気管 1 5 2…が共通に接続されるとともに中間部には第 1 排気マフラー 1 5 4 が介設される単一の第 2 集合排気管 1 5 3 と、第 2 集合排気管 1 5 3 の下流端に接続される第 2 排気マフラー 1 5 5 とを備える。

【 0 0 6 1 】

各個別排気管 1 5 1, 1 5 1…は、エンジン本体 5 0 の前方から下方に延出され、第 1 集合排気管 1 5 2…はエンジン本体 5 0 の下方ではほぼ前後方向に延びるように配置される。また第 2 集合排気管 1 5 3 は、後輪 WR およびエンジン本体 5 0 間でエンジン本体 5 0 の下方から車体右側に向かうように彎曲しつつ立ち上がり、さらに後輪 WR の上方で後方に延出される。而して第 1 排気マフラー 1 5 4 は第 2 集合排気管 1 5 3 の立ち上がり部に介設され、排気系 1 5 0 の後端排出部すなわち第 2 排気マフラー 1 5 5 の下流端部は、後輪 WR の車軸 6 8 よりも上方に配置されることになる。

【 0 0 6 2 】

図 1 6 および図 1 7 を併せて参照して、排気系 1 5 0 の一部を構成する第 2 集合排気管 1 5 3 には、前記後輪 WR の車軸 6 8 よりも前方かつ上方に位置する部分で、拡張部 1 5 3 a が設けられており、この拡張部 1 5 3 a 内に、第 2 集合排気管 1 5 3 内の流通面積をエンジン E の回転数に応じて変化させて排気系 1 5 0 での排気脈動を制御するための排気制御弁 1 5 6 が配設される。

【 0 0 6 3 】

排気制御弁 1 5 6 は、エンジン E の低、中速回転域では排気系 1 5 0 での排気脈動効果を利用してエンジン E の出力向上を図るために閉じ側に作動せしめられ、エンジン E の高速回転域では排気系 1 5 0 での排気流通抵抗を減少させてエンジン E の出力向上を図るために開き側に作動せしめられるものであり、第 2 集合排気管 1 5 3 の拡張部 1 5 3 a に回動可能に支承される弁軸 1 5 7 に固定される。

【 0 0 6 4 】

弁軸 1 5 7 の一端は、拡張部 1 5 3 a に固着される有底円筒状の軸受けハウジ

ング 158 にシール部材 159 を介して支承され、拡張部 153 a との間にシール部材 160 を介在させて拡張部 153 a から突出した弁軸 157 の他端部には被動プーリ 161 が固定され、弁軸 157 および拡張部 153 a 間には、排気制御弁 156 を開く側に前記弁軸 157 を付勢する戻しばね 162 が設けられている。

【0065】

ところで、前記拡張部 153 a からの弁軸 157 の突出部、被動プーリ 161 および戻しばね 162 は、拡張部 153 a に固定される腕状のケース主体 163 と、該ケース主体 163 の開放端を閉じるようにしてケース主体 163 に締結される蓋板 164 とから成るケース 165 に収納される。

【0066】

しかもケース 165 内で、弁軸 157 には、先端部が被動プーリ 161 の外周よりも突出する規制アーム 166 が固定されており、前記ケース 165 におけるケース主体 163 の内面には、規制アーム 166 の先端部を当接させて弁軸 157 すなわち排気制御弁 156 の閉じ側への回動端を規制する閉じ側ストッパ 167 と、規制アーム 166 の先端部を当接させて弁軸 157 すなわち排気制御弁 156 の開き側への回動端を規制する開き側ストッパ 168 とが設けられる。

【0067】

被動プーリ 161 には、牽引時に前記排気制御弁 156 を閉じ側に作動せしめる第 2 伝動ワイヤ 171 の一端部が巻き掛け係合されるとともに、牽引時に前記排気制御弁 156 を開き側に作動せしめる第 3 伝動ワイヤ 172 の一端部が巻き掛け係合されており、第 2 伝動ワイヤ 171 の他端部は、図 15 で示すように、アクチュエータ 141 における駆動プーリ 144 の第 2 ワイヤ溝 147 に第 1 伝動ワイヤ 135 の巻き掛け方向とは逆方向から巻き掛け係合され、第 3 伝動ワイヤ 172 の他端部は、図 15 で示すように、第 1 伝動ワイヤ 135 の巻き掛け方向と同一方向から駆動プーリ 144 の第 3 ワイヤ溝 148 に巻き掛け係合される。

【0068】

すなわちエンジン E の回転数に応じて制御される排気制御弁 156 を駆動する

ためのアクチュエータ 141 が、吸気ダクト 105 における第 1 吸気制御弁 126 を回動駆動すべく第 1 吸気制御弁 126 に連結されることになる。

【0069】

ところで、第 2 集合排気管 153 のうち排気制御弁 156 が配設される拡径部 153a は、第 2 および第 3 伝動ワイヤ 171, 172 への上方からの不所望な外力が作用することを極力回避するためにメインシート 90 の下方に配置されることが望ましく、またケース 165 は、走行風をあたり易くするために側面視では外部に露出するように配置されている。

【0070】

前記アクチュエータ 141 は、吸気ダクト 105 における弁軸 128、ならびに排気制御弁 156 の弁軸 157 との間の距離がほぼ等しくなる位置でエンジン本体 50 の後上方に配置されることが望ましい。そうすれば、排気制御弁 156 の被動プーリ 161 およびアクチュエータ 141 間に介在する障害物を少なくして、前記被動プーリ 161 およびアクチュエータ 141 を結ぶ第 2 および第 3 伝動ワイヤ 171, 172 の取りまわしを容易とすることができる。

【0071】

図 18 および図 19 において、排気系 150 の一部を構成する第 1 集合排気管 152...にはエンジン本体 50 の下方に位置する部分で、拡径部 152a...が設けられており、この拡径部 152a...内に触媒体 175 が収納される。このようにエンジン本体 50 の下方に触媒体 175 を配置すると、シリンダヘッド 86 から排出される排ガスが比較的高温のままで触媒体 175 を流通することが可能である。

【0072】

触媒体 175 は、円筒状のケース 176 内に、排ガスの流通を許容して円柱状に形成される触媒担体 177 が、その一端を前記ケース 176 の一端よりも内方に配置して該ケース 176 内に収納されて成るものであり、ケース 176 は、第 1 集合排気管 152 とは異なる材料により形成される。たとえば第 1 集合排気管 152 がチタン製であるのに対し、触媒体 175 のケース 176 および触媒担体 177 はステンレス鋼製である。

【0073】

第1集合排気管152における拡張部152aの内周面には、第1集合排気管152と同一材料たとえばチタンから成るブラケット178が溶接される。このブラケット178は、ケース176の一端部を圍繞して拡張部152aに嵌入される大リング部178aと、ケース176の一端を嵌入させるようにして大リング部178aに連なる小リング部178bと、小リング部178bの複数箇所たとえば周方向に等間隔をあけた4箇所から大リング部178aと反対側に延出される延出腕部178c、178c…とを一体に有する。

【0074】

大リング部178aの外周面を臨ませるようにして拡張部152aの周方向複数箇所には透孔179…が設けられ、それらの透孔179…で大リング部178aが拡張部152aに溶接されることにより、ブラケット178が第1集合排気管152の拡張部152aに溶接される。また各延出腕部178c、178c…は触媒担体175におけるケース176の一端にかしめ結合されるものであり、第1集合排気管152の拡張部152aに溶接されたブラケット178は触媒担体177の一端よりも突出した部分でケース176の一端にかしめ結合されることになる。

【0075】

また触媒体175におけるケース176の他端外面には、ステンレスメッシュから成るリング180がスポット溶接により固着されており、このリング180が、第1集合排気管152の拡張部152aおよび前記ケース176の他端部間に介装されることにより、一端側がブラケット178を介して拡張部152aに固定されている触媒体175の他端側が、熱膨張によりスライドすることが可能となり、触媒体175の一端部および拡張部152a間に触媒体175の熱膨張による応力が作用することを回避することができる。

【0076】

再び図1において、ヘッドパイプ22の前方は、合成樹脂から成るフロントカウル181で覆われ、車体の前部両側が、前記フロントカウル181に連なる合成樹脂製のセンターカウル182で覆われ、エンジン本体50を両側から覆う合

成樹脂製のロアカウル 183 がセンターカウル 182 に連設される。またシートレール 30…の後部はリヤカウル 184 で覆われる。

【0077】

前輪 WF の上方を覆うフロントフェンダー 185 はフロントフォーク 21 に取付けられ、シートレール 30…には、後輪 WR の上方を覆うリヤフェンダー 186 が取付けられる。

【0078】

次にこの実施例の作用について説明すると、車体フレーム F のうち前端のヘッドパイプ 22 に連設される左右一対のメインフレーム 23, 23 の前部間には第 1 のクロスパイプ 27 が架設されるのであるが、両メインフレーム 23, 23 の前部内側壁には、同軸に取付け孔 32…が設けられており、それらの取付け孔 32…に挿通された第 1 のクロスパイプ 27 の両端部が、両メインフレーム 23, 23 の内側壁に溶接される。したがって第 1 のクロスパイプ 27 の両端部の取付け孔 32…への挿通量を変化させることで、左右一対のメインフレーム 23, 23 間の寸法誤差や、第 1 のクロスパイプ 27 の軸方向長さの誤差を吸収し、第 1 のクロスパイプ 27 の両端部をメインフレーム 23, 23 の内側壁に確実に溶接することができる。

【0079】

またヘッドパイプ 22 は、フロントフォーク 21 を操向可能に支承する円筒部 22a と、該円筒部 22a から後ろ下がり延びる左右一対のガセット 22b, 22b とを一体に備えるものであり、前記メインフレーム 23…は、ガセット 22b…と それらのガセット 22b…にそれぞれ溶接されるパイプ部材 31…とを少なくとも備えるものであり、両ガセット 22b…には、パイプ部材 31…の前部内側壁よりも内方に配置されるようにして後方に延出される延出部 22c…が、メインフレーム 23 の前部内側壁を構成するようにして一体に設けられている。しかも両延出部 22c…に、パイプ部材 31…の前部内側壁に両端を対向させるようにして第 1 のクロスパイプ 27 の両端部を挿通させる取付け孔 32…が設けられ、第 1 のクロスパイプ 27 の両端部が両延出部 22c…の外面に溶接されている。すなわち両メインフレーム 23…の一部を構成するガセット 22b…

と一体である延出部 2 2 c …の外面に第 1 のクロスパイプ 2 7 の両端部を溶接するので、メインフレーム 2 3 …への第 1 のクロスパイプ 2 7 の溶接が容易となり、しかも溶接部が外部から見えなくなるので、外観が良好となる。

【 0 0 8 0 】

またパイプ部材 3 1 は、上下方向のほぼ全長にわたって平坦な内側壁 3 1 a ならびに該内側壁 3 1 a にほぼ沿う外側壁 3 1 b を有して上下に長い角筒形に形成されており、内側壁 3 1 a に直交する平面 P L 内で曲げ加工されるので、パイプ部材 3 1 の曲げ加工は容易である。

【 0 0 8 1 】

しかも両パイプ部材 3 1 , 3 1 が、上方に向かうにつれて相互に近接する側に傾斜してヘッドパイプ 2 2 のガセット 2 2 b , 2 2 b に連設されるので、パイプ部材 3 1 , 3 1 を傾斜させるだけの単純な構造で両パイプ部材 3 1 , 3 1 の下部間を広くしてエンジン E の配置スペースを十分に確保することができるとともに、両パイプ部材 3 1 , 3 1 の上部間を狭くしてライダーの膝がパイプ部材 3 1 , 3 1 にあたり難くすることができる。

【 0 0 8 2 】

エンジン本体 5 0 を車体フレーム F におけるピボットプレート 2 6 , 2 6 の上部および下部で支持するにあたって、一方のピボットプレート 2 6 には、マウントボルト 5 2 を挿通せしめる挿通孔 5 3 と、マウントボルト 5 2 の一端の拡張頭部 5 2 a を係合させるようにして挿通孔 5 3 の外端を囲む第 1 係止部 5 4 とが設けられ、他方のピボットプレート 2 6 には、挿通孔 5 3 と同軸のねじ孔 5 7 と、該ねじ孔 5 7 の外端を囲む第 2 係止部 5 8 とが設けられ、円筒ボルト 6 0 がその一端および前記一方のピボットプレート 2 6 の内側面間にエンジン本体 5 0 を挟むとともに他端を第 2 係止部 5 8 よりも内方に位置させるようにしてねじ孔 5 7 に螺合され、挿通孔 5 3 、エンジン本体 5 0 、円筒ボルト 6 0 およびねじ孔 5 7 に挿通されてねじ孔 5 7 から突出するマウントボルト 5 2 の他端部に、第 2 係止部 5 8 に係合し得るナット 6 3 が螺合される。

【 0 0 8 3 】

このようなエンジン本体 5 0 の車体フレーム F への支持構造によれば、円筒ボ

ルト 60 のねじ孔 57 への螺合位置を調整することで、両ピボットプレート 26、26 間の寸法誤差、ならびにエンジン本体 50 の幅方向寸法の誤差を吸収しつつ、エンジン本体 50 を一方のピボットプレート 26 と円筒ボルト 60 の一端との間に確実に挟むことができる。しかもマウントボルト 52 の一端の拡径頭部 52a は一方のピボットプレート 26 の第 1 係止部 54 に係合され、またマウントボルト 52 の他端部に螺合するナット 63 が他方のピボットプレート 26 の第 2 係止部 58 に係合されるので、マウントボルト 52 の両端をその軸方向位置が強固に定まるようにして車体フレーム F に締結することができ、エンジン本体 50 の支持剛性を高めることができる。

【0084】

また円筒ボルト 60 の他端に当接する円筒状の止めボルト 61 が、第 2 係止部 58 よりも内方に位置するようにしてねじ孔 57 に螺合されているので、止めボルト 61 を円筒ボルト 60 の他端面に接触させて該円筒ボルト 60 の緩みを効果的に防止することができる。

【0085】

エンジン本体 50 が備えるシリンダヘッド 86 の上部側壁には、シリンダヘッド 86 の上方に配置されるエアクリーナ 87 からの浄化空気を導くようにして直線状に延びる吸気通路部 92 が接続されており、吸気通路部 92 内にその上方から燃料を噴射する第 1 のインジェクタ 100 がエアクリーナ 87 のクリーナケース 96 に取付けられ、エアクリーナ 87 の後部および上部を覆うようにして燃料タンク 88 が配置されるのであるが、第 1 のインジェクタ 100 は、吸気通路部 92 の中心線 C1 よりも前方に配置されている。

【0086】

すなわち吸気通路部 92 の中心線 C1 から前方にオフセットした位置に第 1 のインジェクタ 100 が配置されることになり、吸気通路部 92 の中心線 C1 上では、第 1 のインジェクタ 100 との干渉を回避しつつ燃料タンク 88 の底壁を比較的低い位置に設定することが可能であり、したがって燃料タンク 88 の容量を十分に確保することができる。

【0087】

また燃料タンク 88 の前部に設けられる給油口 101 の中心線 C2 よりも前方に第 1 のインジェクタ 100 が配置されており、給油口 101 の中心線 C2 上では第 1 のインジェクタ 100 が燃料タンク 88 に干渉しないので、給油口 101 をより低い位置に設定することができる。それに加えて、給油口 101 の中心線 C2 および吸気通路部 92 の中心線 C1 に平行な平面への投影図上で両中心線 C1, C2 の交点 P よりも前方に上部を配置するようにして第 1 のインジェクタ 100 が、エアクリーナ 87 のクリーナケース 96 に取付けられているので、給油口 101 の中心線 C2 から前方で燃料タンク 88 の底壁をより低い位置に設定することを可能とし、燃料タンク 88 およびエアクリーナ 87 の容量をより十分に確保することが可能となり、しかも給油時に給油ノズルを挿入し易くなる。

【0088】

さらに吸気通路部 92 におけるスロットルボディ 94 の後方側部に、吸気通路部 92 内に燃料を噴射する第 2 のインジェクタ 103 が取付けられるので、比較的温度の低い燃料が供給されるようにしてエンジン E の出力向上に寄与すべく吸気通路部 92 の上方から燃料を噴射する第 1 のインジェクタ 100 と、エンジン E の運転に応答性よく反応して燃料を噴射し得る第 2 のインジェクタ 103 とを、吸気通路部 92 の配置スペースを有効かつバランスよく利用して配置することができる。

【0089】

車体フレーム F の前端のヘッドパイプ 22 に配置されるエアクリーナ 87 から前方に延びる吸気ダクト 105 が、ヘッドパイプ 22 の下方に配置されるのであるが、この吸気ダクト 105 内には、前輪 WF の幅方向中心線 C3 上に幅方向中央部が配置される第 1 吸気路 119 と、第 1 吸気路 119 の両側に配置される左右一対の第 2 吸気路 120…とが、第 1 吸気路 119 の流通面積を一対の第 2 吸気路 120…の合計流通面積よりも大きくして形成され、エンジン E の低速回転時には第 1 吸気路 119 を閉じる第 1 吸気制御弁 126 が、エンジン E の高速回転時には第 1 吸気路 119 を開くようにして第 1 吸気路 119 に配設されている。

【0090】

このような吸気ダクト 105 の構成によれば、エンジン E の低速運転時すなわち路面から水や異物を巻き上げ易い路面であることに起因して自動二輪車を低速で走行させているときには、前輪 WF の幅方向中心線 C3 上に幅方向中央部を配置した第 1 吸気路 119 が閉じているのでエアクリーナ 87 に水や異物が入り込むのを極力防止することができ、またエンジン E の高速回転時には、路面からの水や異物が前方からの走行風により上方へ巻き上げられ難いので、エアクリーナ 87 に水や異物が入り込むのを極力防止することができ、さらに流通面積が大きな第 1 吸気路 119 が開くことで比較的大量の空気をエアクリーナ 87 に導入してエンジンの高出力化に寄与することができる。

【0091】

また吸気ダクト 105 に回動可能に支承される弁軸 128 に、第 1 吸気制御弁 126 が固定されるとともに、第 2 吸気路 120…の流通面積をそれぞれ変化させる一対の第 2 吸気制御弁 127…が、エンジン E の低速回転時には第 2 吸気路 120…をそれぞれ開くとともにエンジン E の高速回転時には第 2 吸気路 120…をそれぞれ閉じるようにして固定されている。

【0092】

このように第 1 吸気制御弁 126 および第 2 制御弁 127…を開閉制御することにより、エンジン E の低速運転時に吸気量を小さく抑えることにより、加速操作時にも混合気の希薄化を抑えて適正な濃厚混合気をエンジン E に供給することで良好な加速性能を得ることが可能であり、またエンジン E の高速運転時には吸気抵抗を減少させてエンジン E の容積効率を高め、高速出力性能の向上に寄与することができる。しかも弁軸 128 を回動駆動することで、第 1 吸気制御弁 126 および一対の第 2 吸気制御弁 127…を開閉駆動することができるので構造が簡単となる。

【0093】

また第 2 吸気路 120…の前端開口部 120a…との間に間隙を形成して前端開口部 120a…との間に間隔をあけた位置に配置される邪魔板 122a…が、吸気ダクト 105 に取付けられており、第 2 吸気路 120…からエアクリーナ 87 に外気を導入しているときに、邪魔板 122a…によるラビリンス構造によっ

て、水や異物が第2吸気路120…内に侵入するのを極力回避することができる。

【0094】

しかも第1吸気路119の前端が、吸気ダクト105の前端で前方に向けて開口され、第2吸気路120…の前端開口部120a…が、第1吸気路119の前端開口方向とは異なる方向で開口するようにして吸気ダクト105の前端部に形成されるので、エンジンEの高回転時には走行風を効率よく第1吸気路119に導入して吸気効率を向上することができ、またエンジンEの低回転時に空気を導入する第2吸気路120…に異物や水が入り難くすることが可能となる。

【0095】

また吸気ダクト105の前端部は、その前方から見たときにヘッドパイプ22および両メインフレーム23…の連設部下端縁に上縁を沿わせるとともに下縁部を該吸気ダクト105の下方に配置されるラジエータ89の上部に沿わせるようにして略三角形に形成されており、ヘッドパイプ22および両メインフレーム23…の連設部と、ラジエータ89との間のスペースに、吸気ダクト105をその前端部の開口部を大きくしつつ有効に配置することができる。

【0096】

さらにエンジンEの回転数に応じて制御される排気制御弁156を駆動するために自動二輪車に搭載されるアクチュエータ141が、第1および第2吸気制御弁126, 127…を開閉駆動すべく、第1および第2吸気制御弁126, 127…に連結されているので、部品点数の増大を回避するとともに吸気装置のコンパクト化および軽量化を図りつつ、第1および第2吸気制御弁126, 127…を駆動することができる。

【0097】

ところで、第1吸気制御弁126は、第1吸気路119を流通する空気流通方向と直交する軸線を有して吸気ダクト105に回動可能に支承される弁軸128に、第1吸気路119を閉じた状態では後ろ上がりに傾斜した姿勢となるようにして固定されるものであり、そのような構成によれば、水や異物のエアクリーナ87側への侵入を防止する上で有利となる。すなわち前輪WFで撥ね上げられる

水や異物は、第1吸気路119の前端開口部内の上方に入り易いのであるが、第1吸気制御弁126がその閉弁状態から開弁側に作動を開始したときには、撥ね上げられた水や異物が第1吸気路119の前部開口端に侵入しても第1吸気制御弁126に衝突し易くなり、水や異物が第1吸気制御弁126を通過してエアクリーナ87側に侵入することを抑えることができる。

【0098】

さらに第1吸気制御弁126は、その閉弁状態で弁軸128よりも上方の部分の面積が弁軸128よりも下方の部分の面積よりも大となるように形成されており、第1吸気路119への異物の侵入を防止する上で一層有利となる。

【0099】

ところで後輪WRの車軸68は、車体フレームFに前端部が揺動可能に支承されるスイングアーム66の後端に回転自在に支承されており、後輪WRよりも前方で車体フレームFに搭載されるエンジン本体50が備えるシリンダヘッド86に接続される排気系150の後端排出部は前記車軸68よりも高い位置に配置され、排気系150の一部を構成する第2集合排気管153に、第2集合排気管153内の流通面積を調節する排気制御弁156が配設されるのであるが、排気制御弁156は、後輪WRの車軸68よりも前方かつ上方に配置される。

【0100】

このような排気制御弁156の配置によれば、排気制御弁156を、後輪WRからの影響を受け難く、しかも後輪WRの接地面からの離れた位置に配置することができ、したがって排気制御弁156の作動に後輪WRおよび接地面からの悪影響が及ぶことの少ない良好な環境下に配置することができる。

【0101】

また排気系150の一部を構成する第1集合排気管152に、第1集合排気管152とは材料を異にして円筒状に形成されるケース176を有して第1集合排気管152内に収納される触媒体175を固定するにあたっては、第1集合排気管152における拡径部152aの内周面に、第1集合排気管152と同一材料から成るブラケット178が溶接され、触媒体175のケース176に該ブラケット178がかしめ結合される。

【0102】

したがって触媒体 175 のケース 176 および第 1 集合排気管 152 が異種材料から成る場合にも、触媒体 175 を第 1 集合排気管 152 に収納、固定することができ、触媒体 175 のケース 176 および第 1 集合排気管 152 の材料選定の自由度を増大することができる。

【0103】

しかも触媒体 175 は、円筒状のケース 176 内に、排ガスの流通を許容して円柱状に形成される触媒担体 177 が、その一端をケース 176 の一端よりも内方に配置して該ケース 176 内に収納されて成るものであり、ブラケット 178 は触媒担体 177 の一端よりも突出した部分でケース 176 の一端にかしめ結合されるので、触媒担体 177 に影響を及ぼすことなく、簡潔な構造で触媒体 175 を第 1 集合排気管 152 に固定することができる。

【0104】

さらに可動部を持たない触媒体 175 を、排気系 150 においてエンジン E の下方に配置し、可動部を有する排気制御弁 156 を排気系 150 においてエンジン E の後上方に配置しているいので、触媒体 175 および排気制御弁 156 を排気系 150 において離間せしめ、排気制御弁 156 に触媒体 175 からの熱による悪影響が及ぶことを抑制することができる。

【0105】

以上、本発明の実施例を説明したが、本発明は上記実施例に限定されるものではなく、特許請求の範囲に記載された本発明を逸脱することなく種々の設計変更を行うことが可能である。

【0106】**【発明の効果】**

以上のように本発明によれば、排気制御弁の作動に後輪および接地面からの悪影響が及ぶことの少ない良好な環境下に排気制御弁を配置することができる。

【図面の簡単な説明】**【図 1】**

自動二輪車の側面図である。

【図 2】

図 1 の要部拡大図である。

【図 3】

車体フレームの前部の平面図である。

【図 4】

図 2 の 4 - 4 線に沿う車体フレーム前部の拡大断面図である。

【図 5】

図 2 の 5 - 5 線断面図である。

【図 6】

図 1 の 6 矢視拡大図である。

【図 7】

図 1 の 7 矢視拡大図である。

【図 8】

図 7 の 8 - 8 線断面図である。

【図 9】

図 2 の 9 - 9 線断面図である。

【図 1 0】

図 6 の 1 0 - 1 0 線断面図である。

【図 1 1】

図 6 の要部拡大図である。

【図 1 2】

図 1 1 の 1 2 矢視図である。

【図 1 3】

図 1 2 の 1 3 矢視方向から見て一部を切欠いた横断平面図である。

【図 1 4】

図 1 3 の 1 4 - 1 4 線断面図である。

【図 1 5】

図 1 2 の 1 5 矢視拡大図である。

【図 1 6】

図 2 の 16-16 線拡大断面図である。

【図 17】

図 16 の 17-17 線断面図である。

【図 18】

図 2 の 18-18 線拡大断面図である。

【図 19】

図 18 の 19-19 線断面図である。

【符号の説明】

50・・・エンジン本体

66・・・スイングアーム

68・・・車軸

86・・・シリンダヘッド

150・・・排気系

153・・・排気管

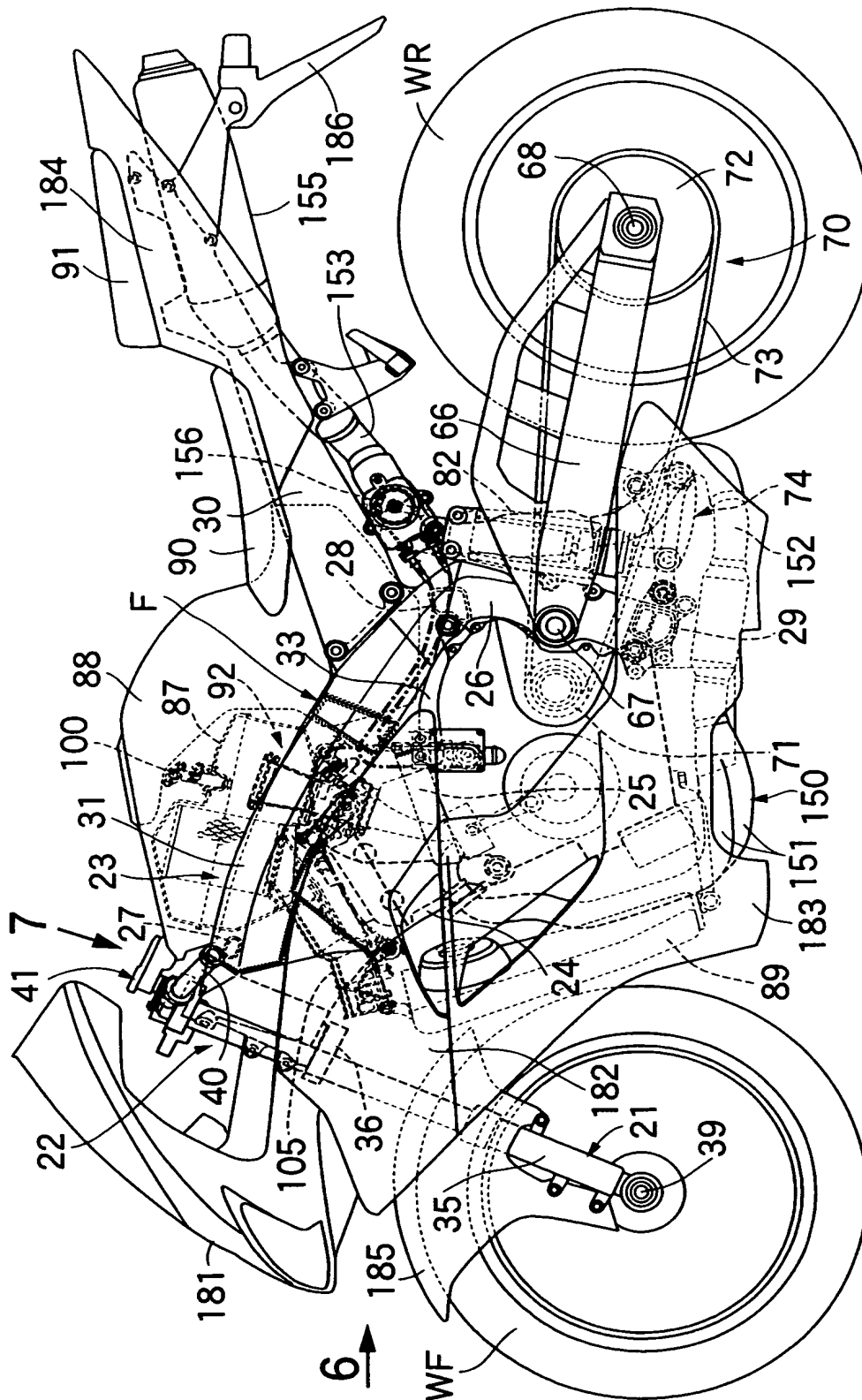
156・・・排気制御弁

F・・・車体フレーム

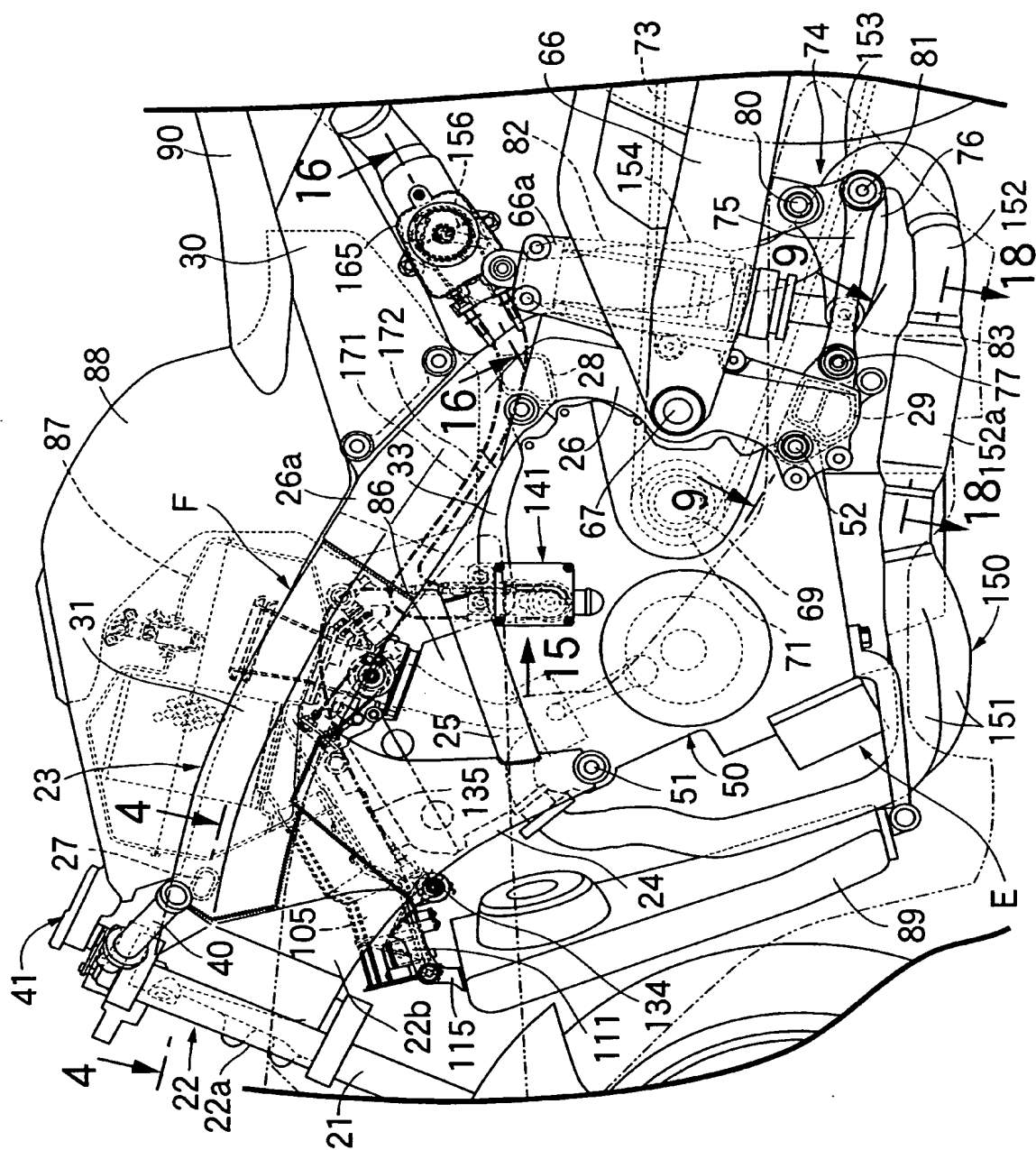
WR・・・後輪

【書類名】 図面

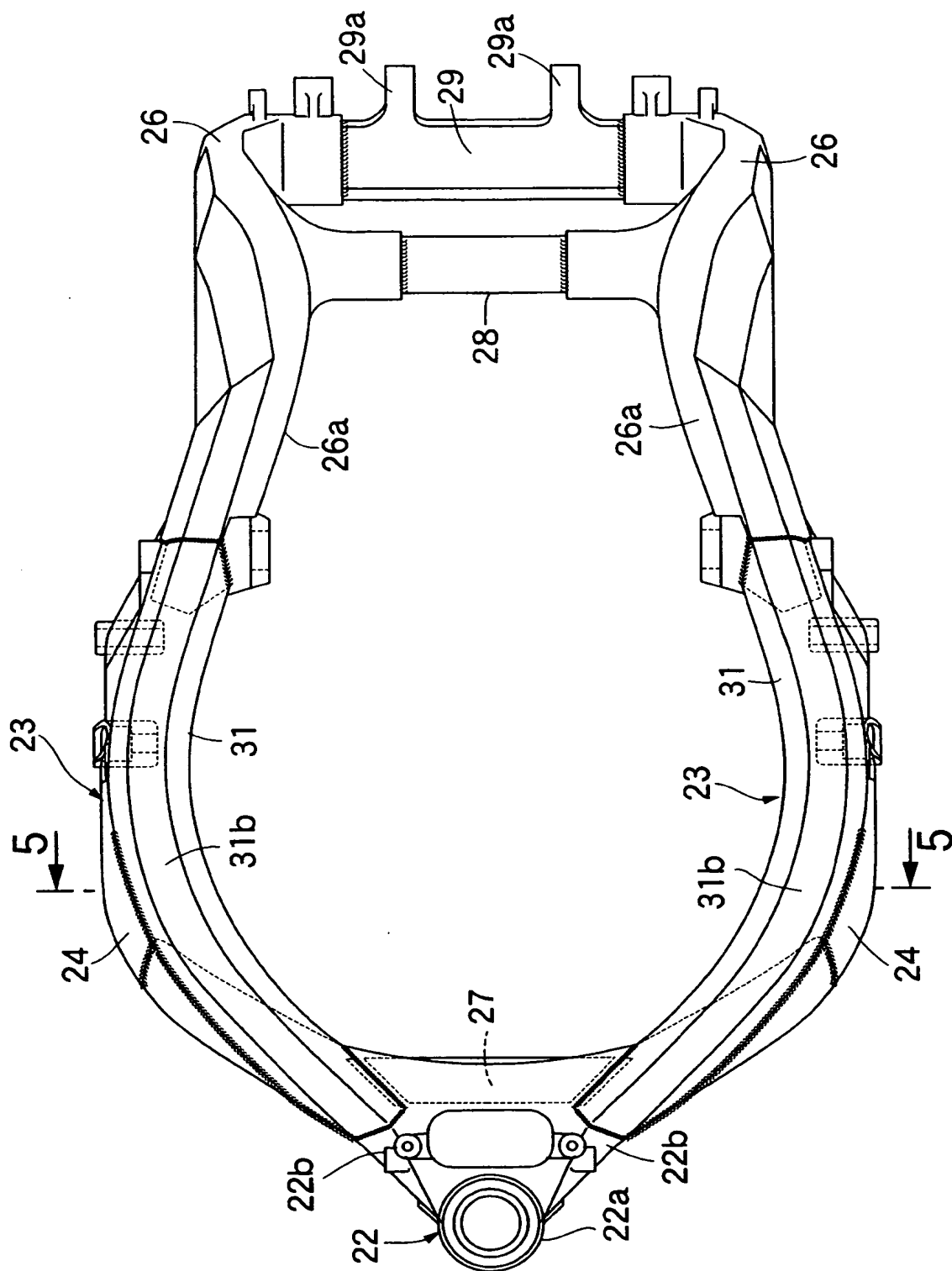
【図 1】



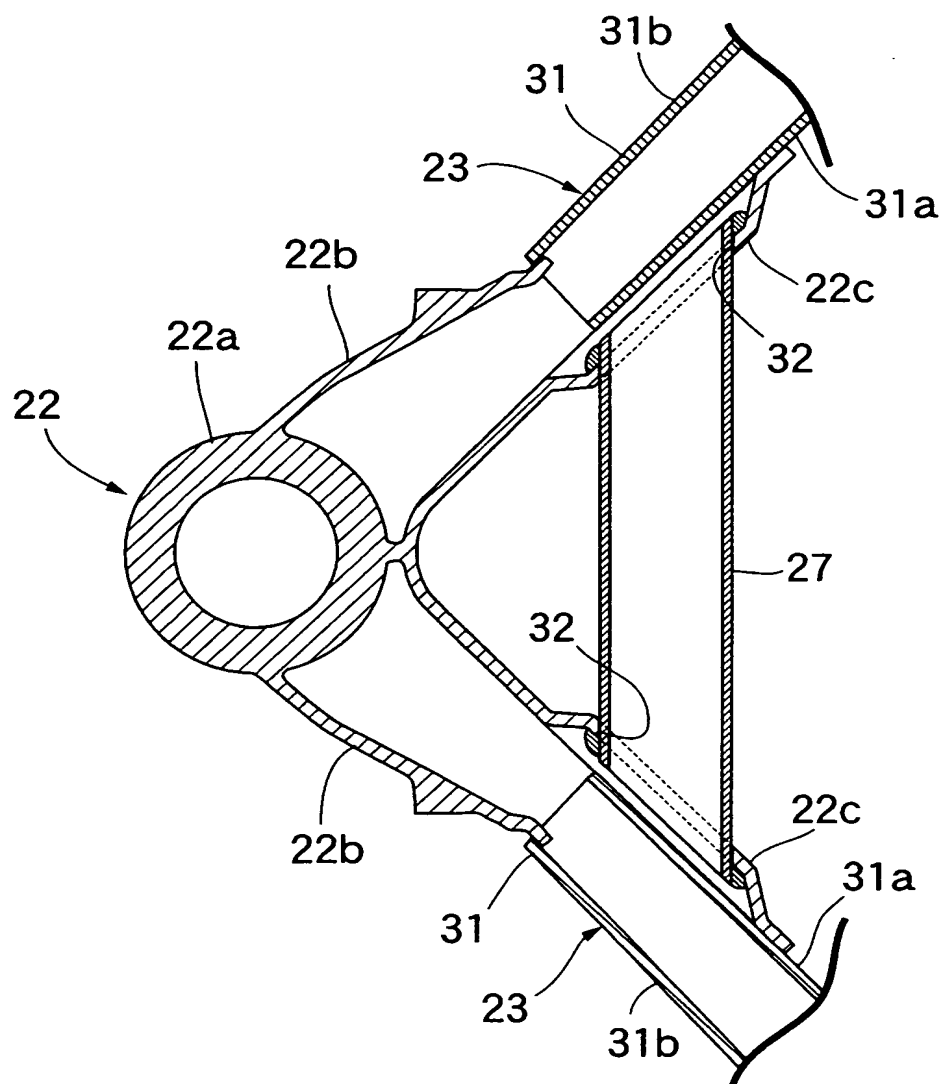
【図 2】



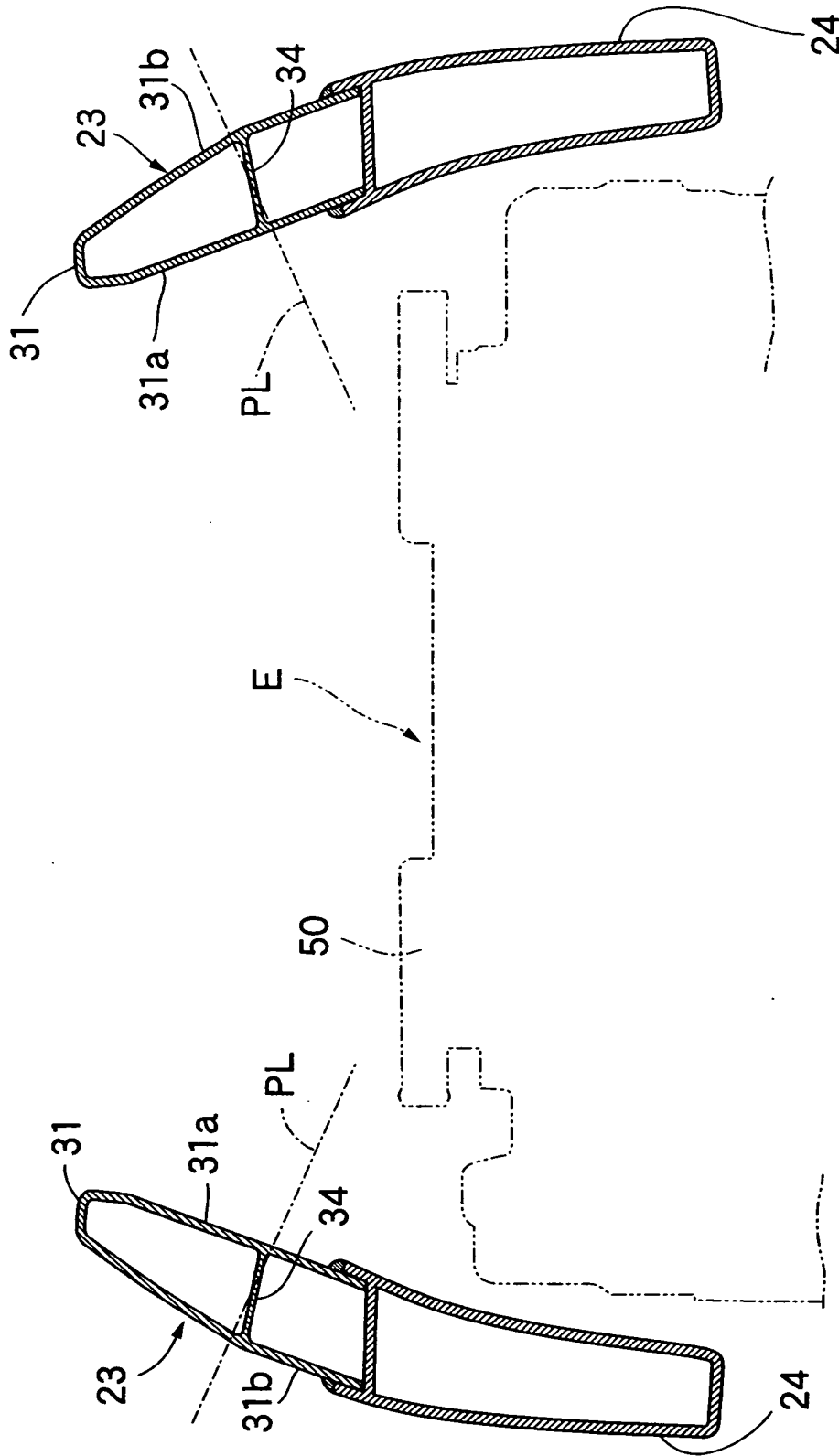
【図 3】



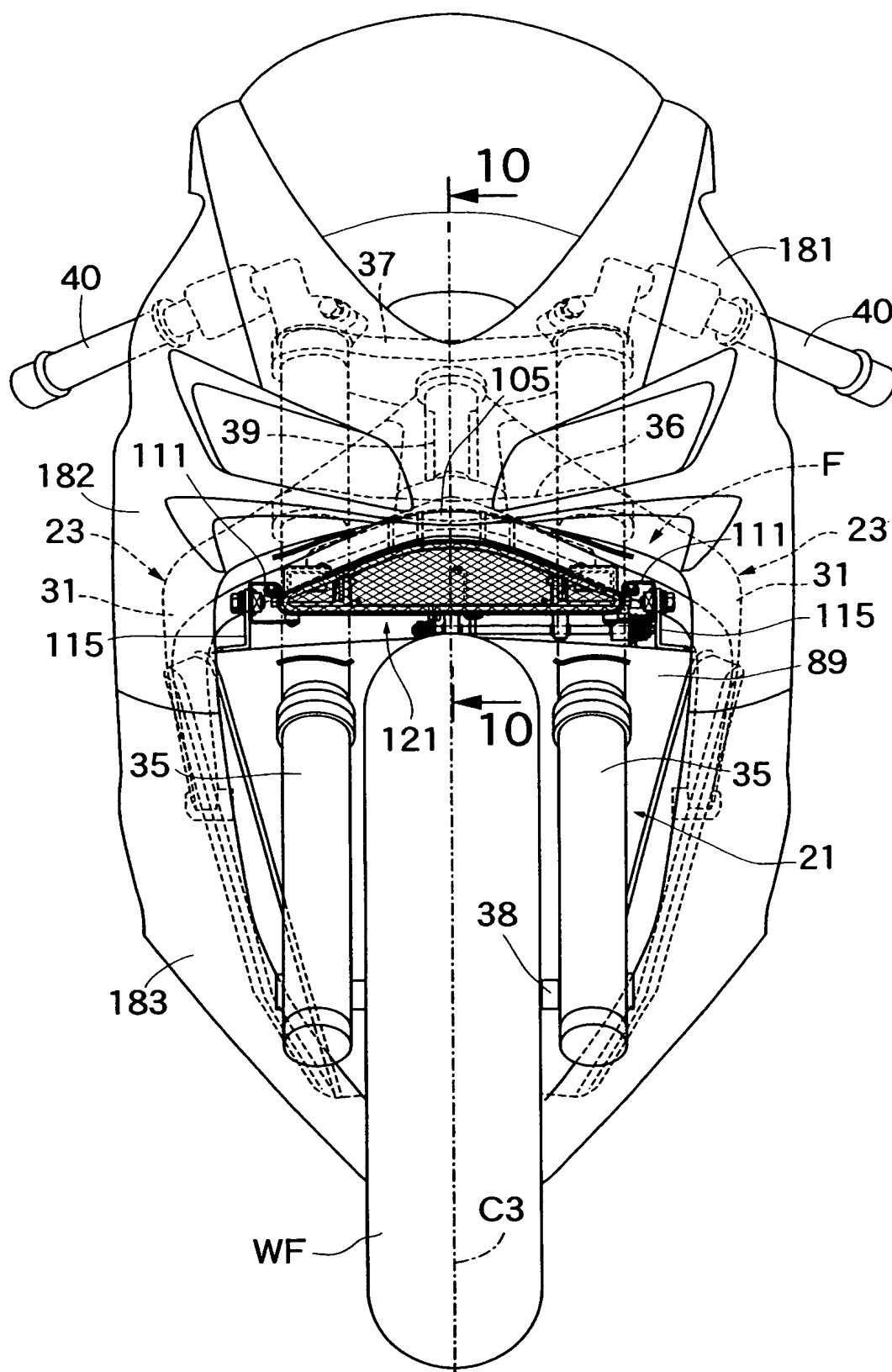
【図 4】



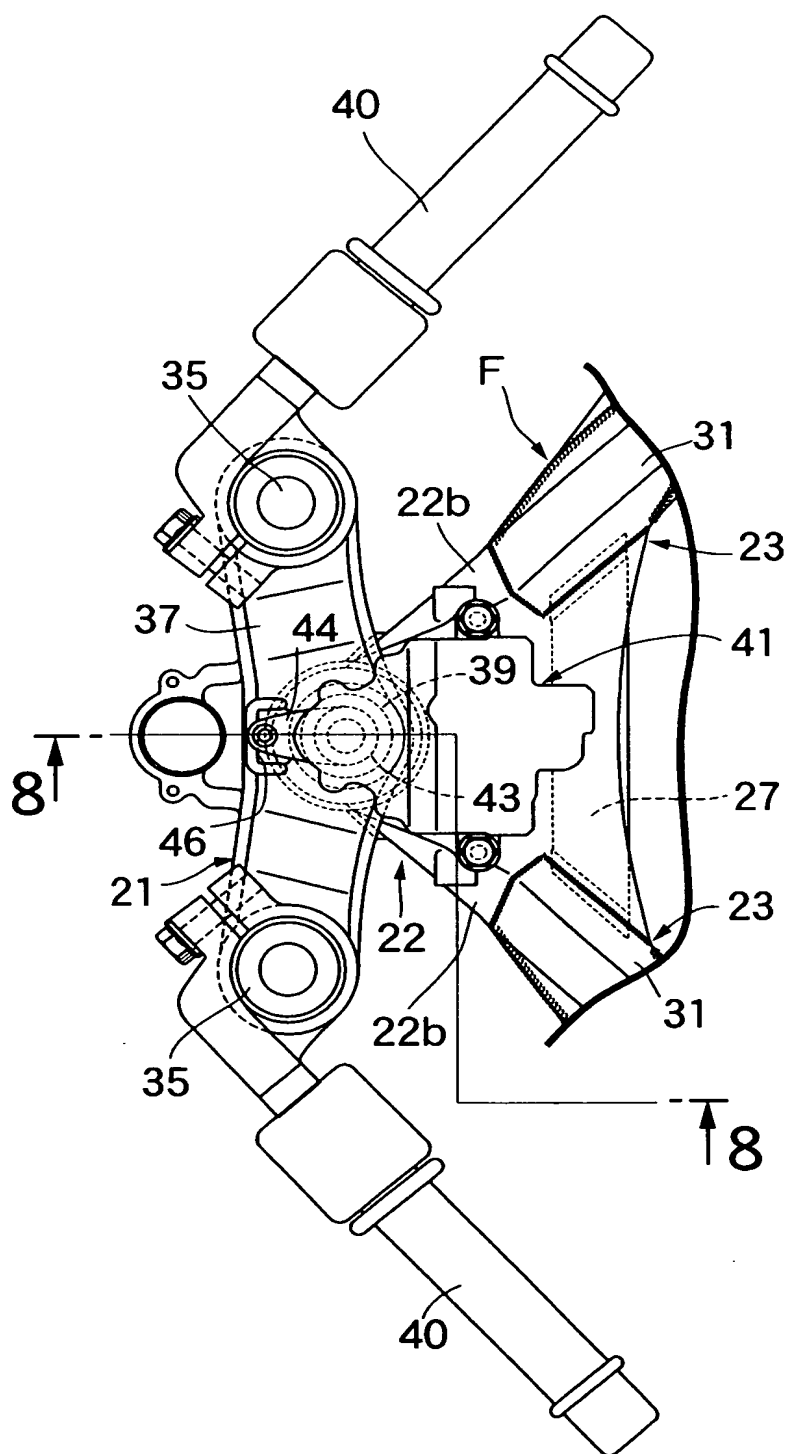
【図 5】



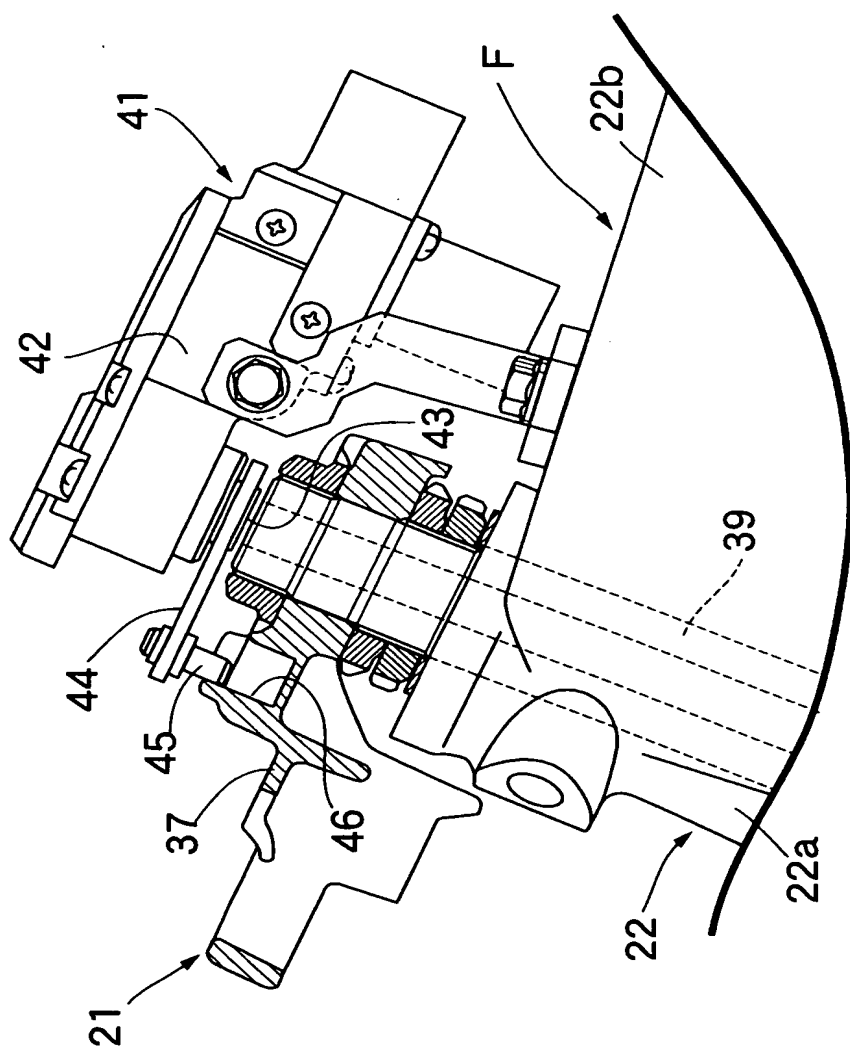
【図 6】



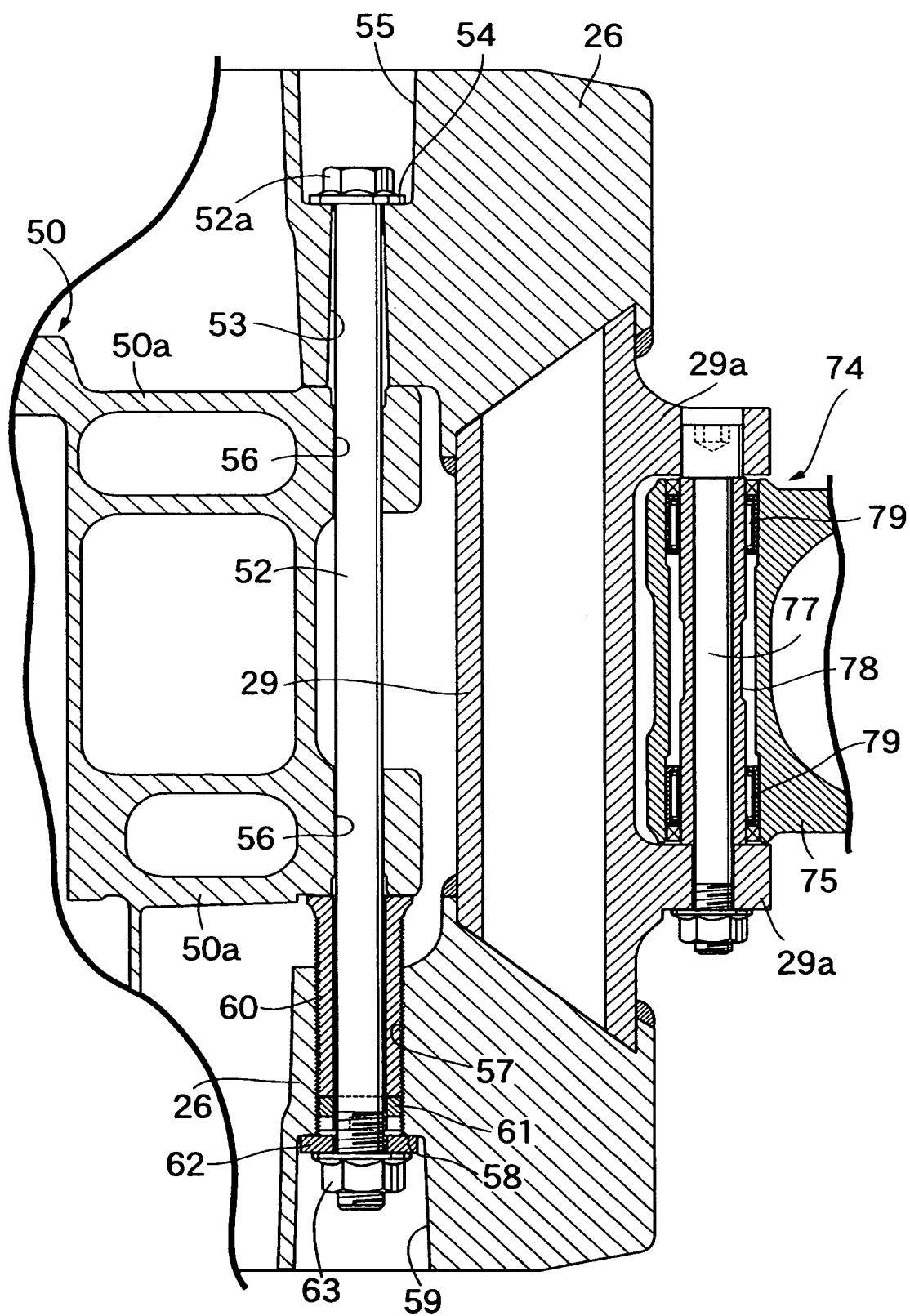
【図 7】



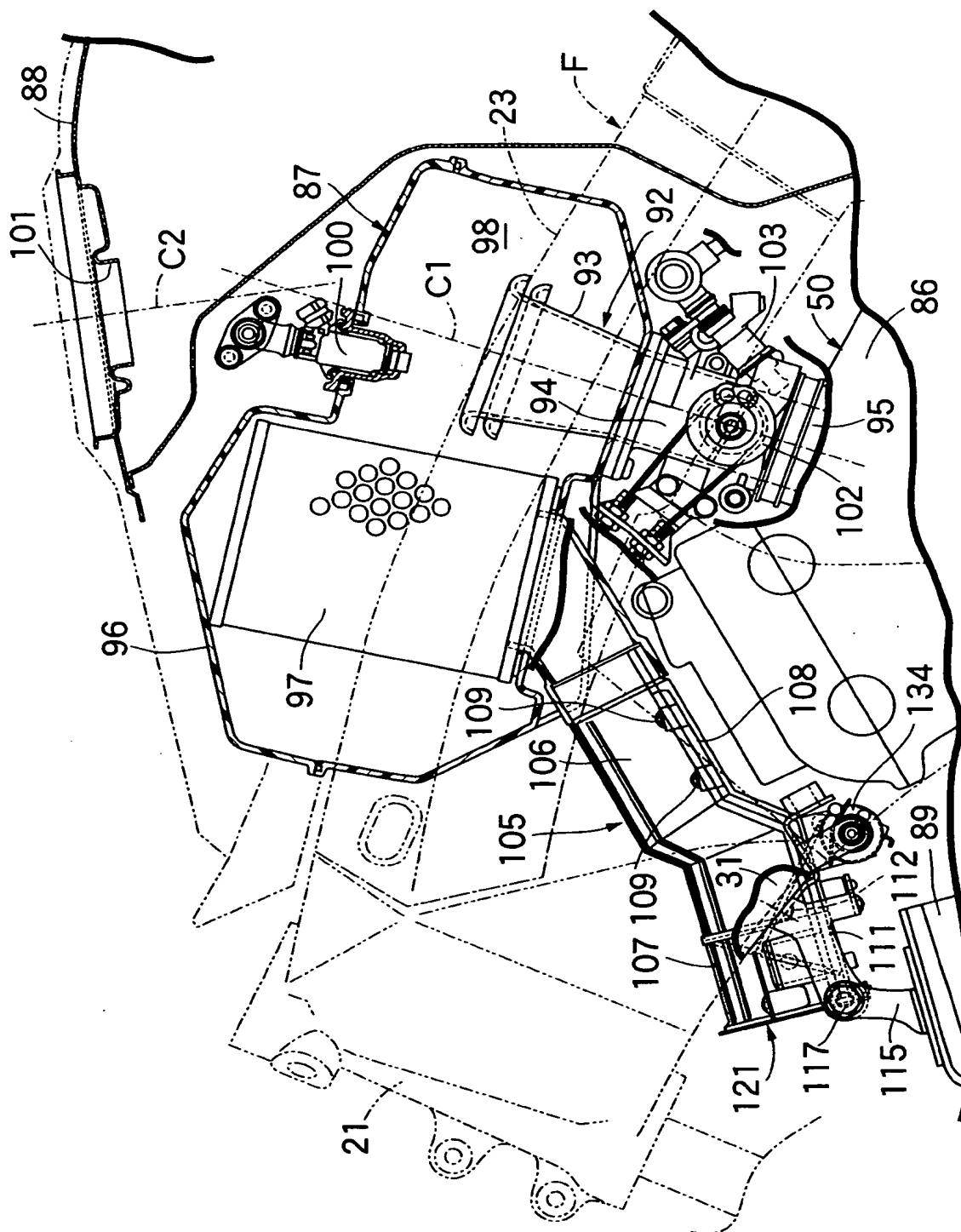
【図 8】



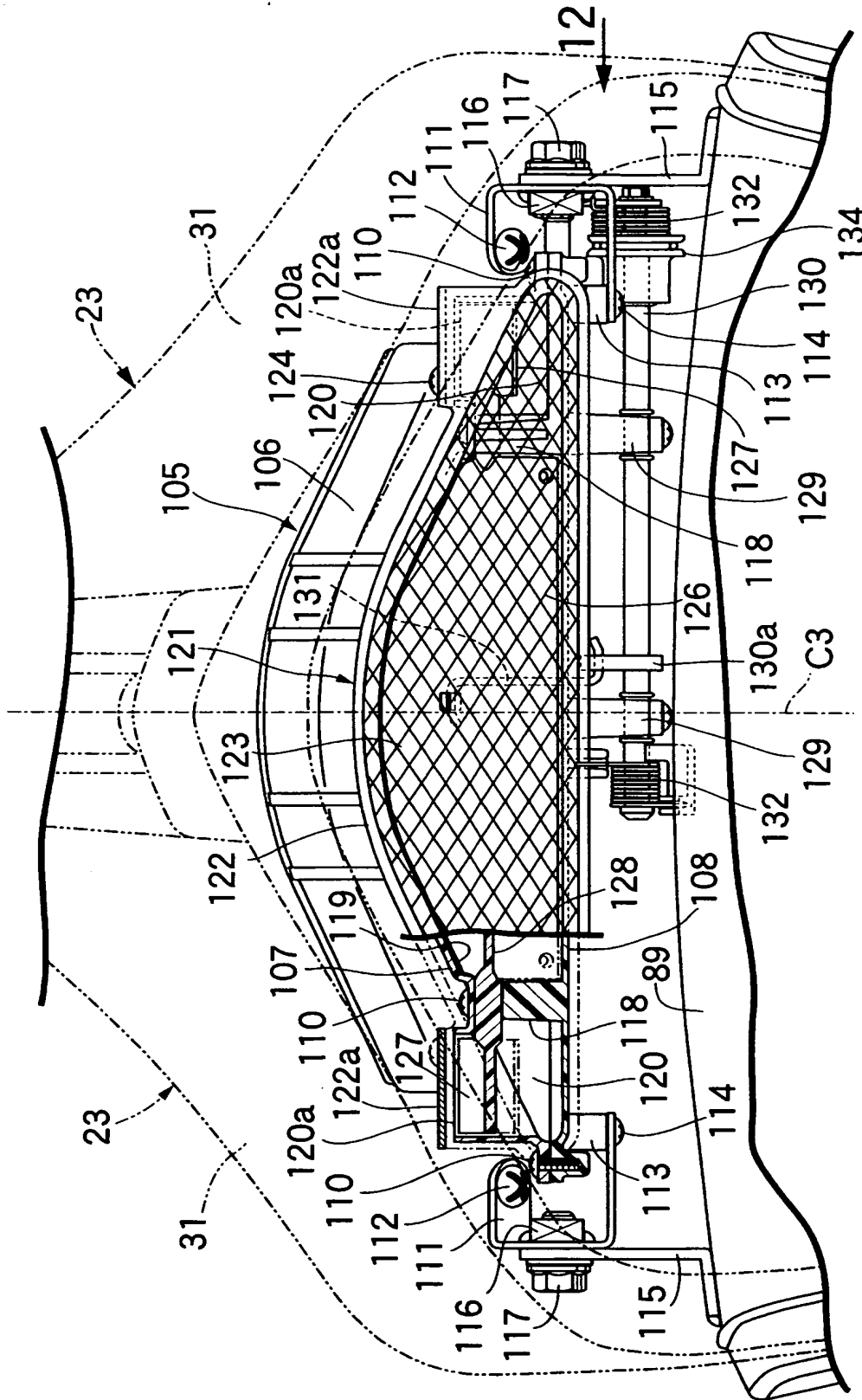
【図 9】



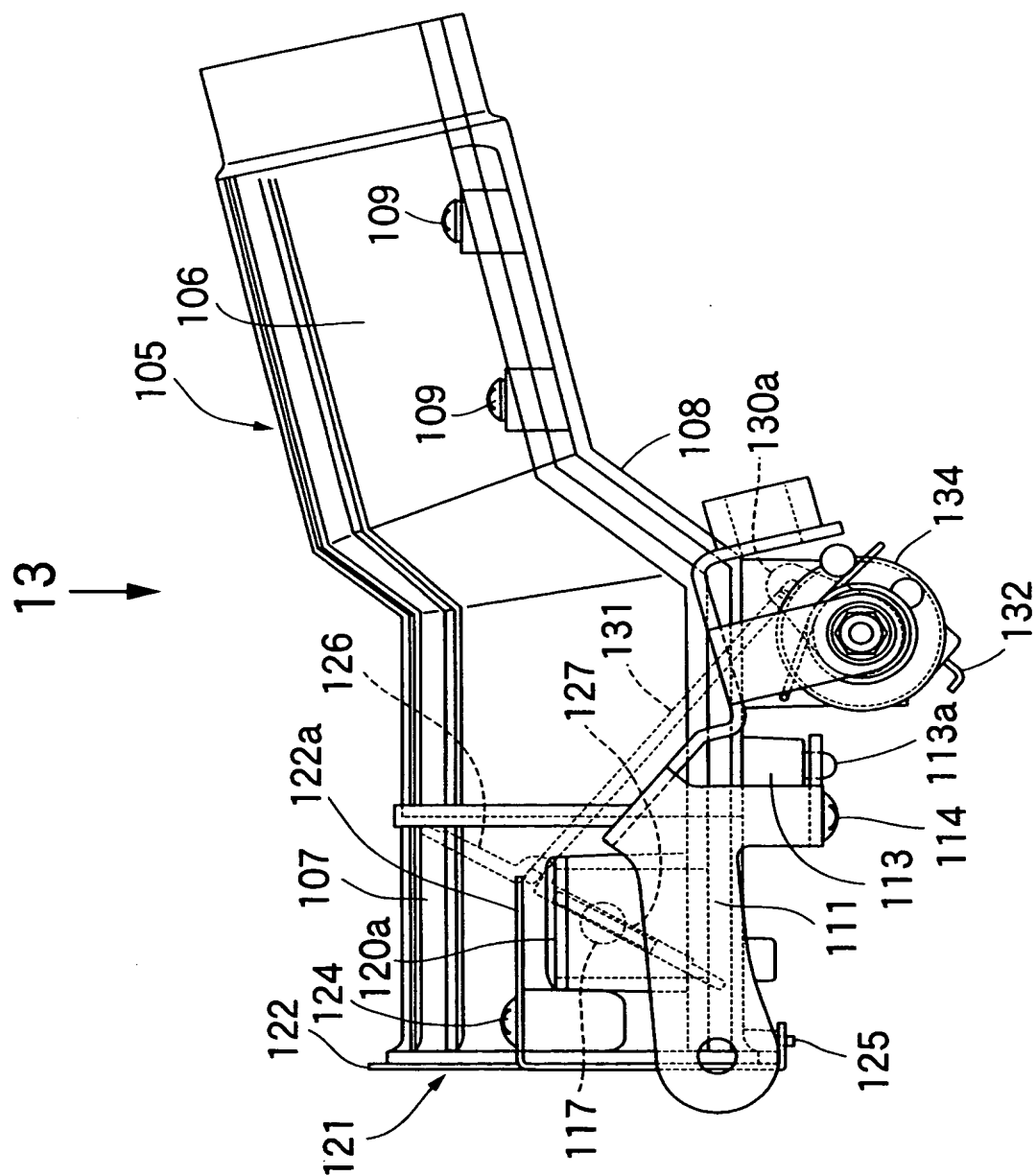
【図 10】



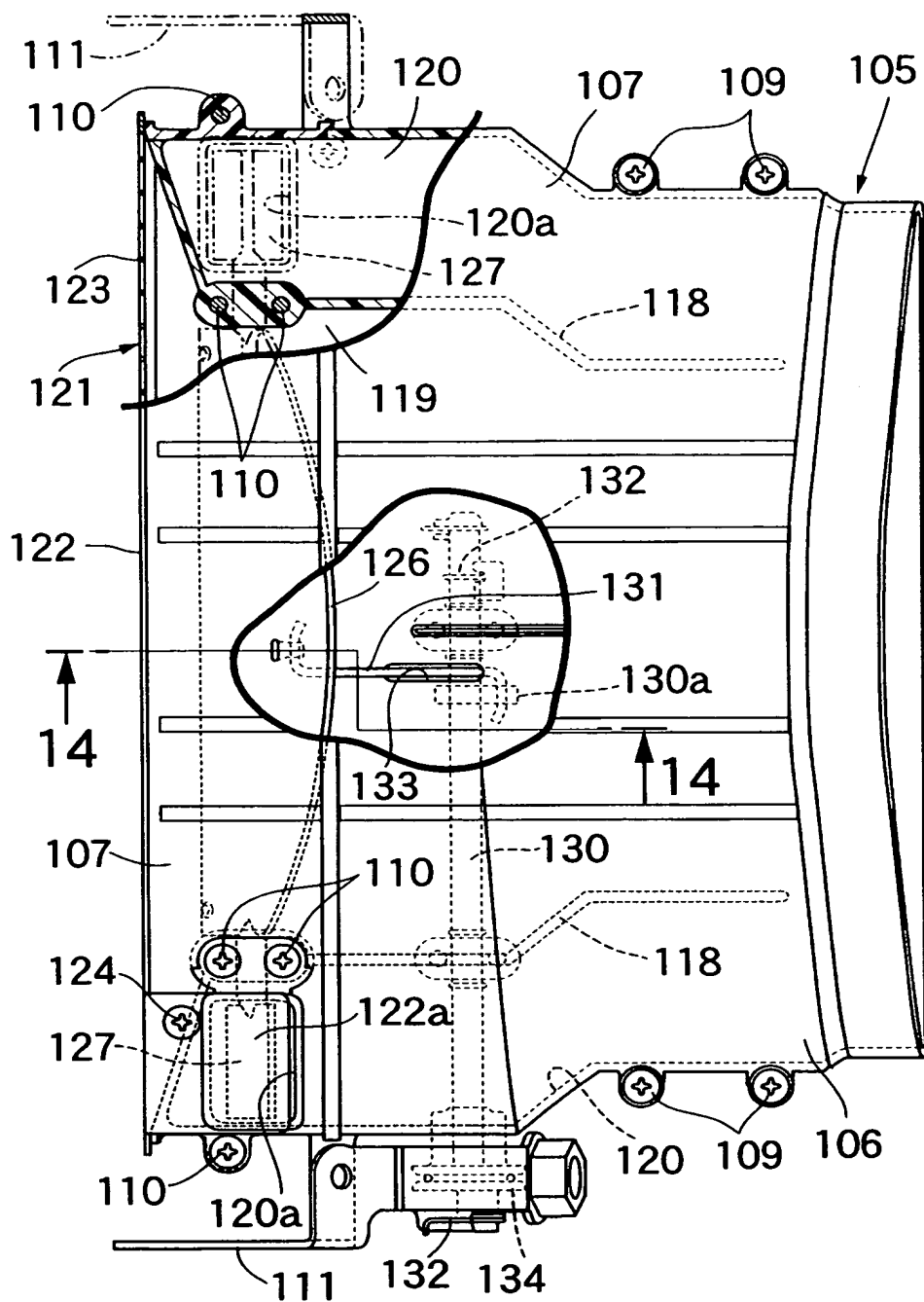
【図 11】



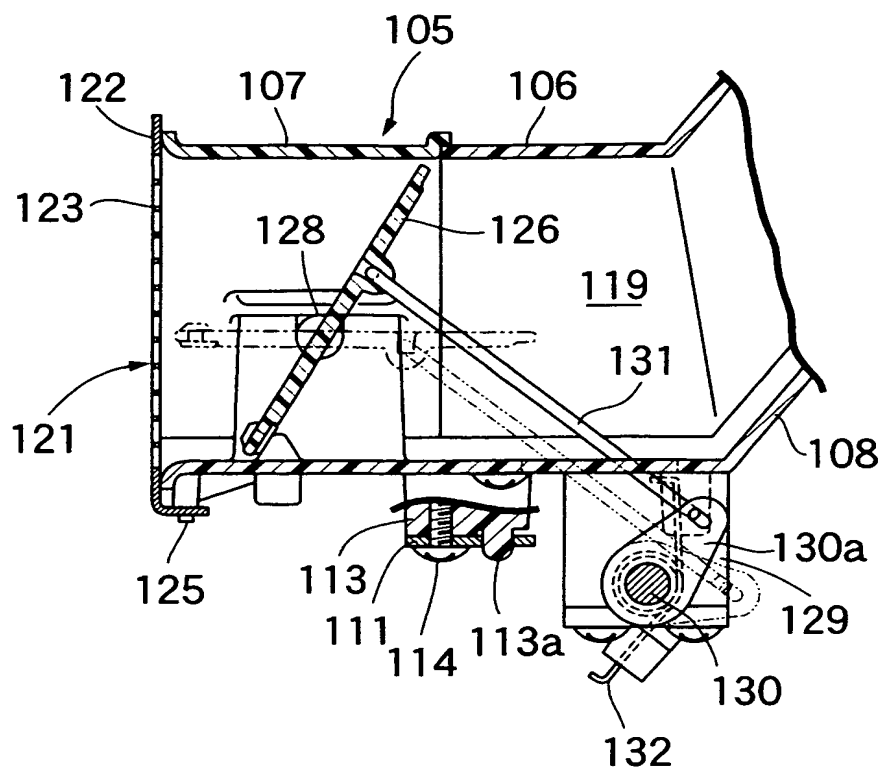
【図 12】



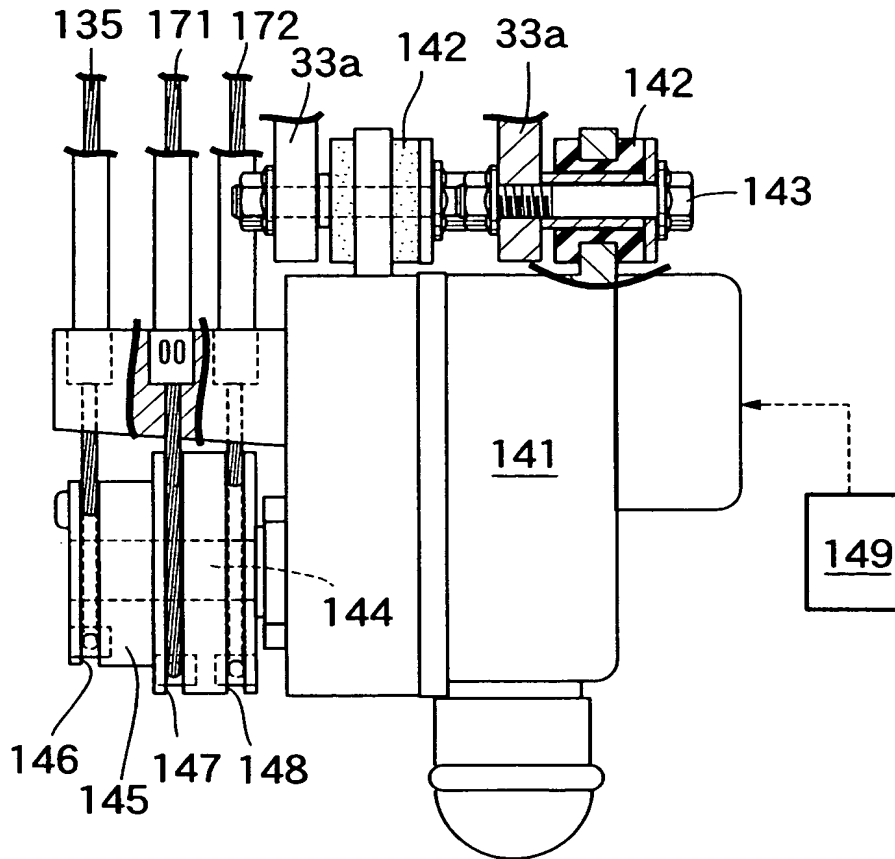
【図 13】



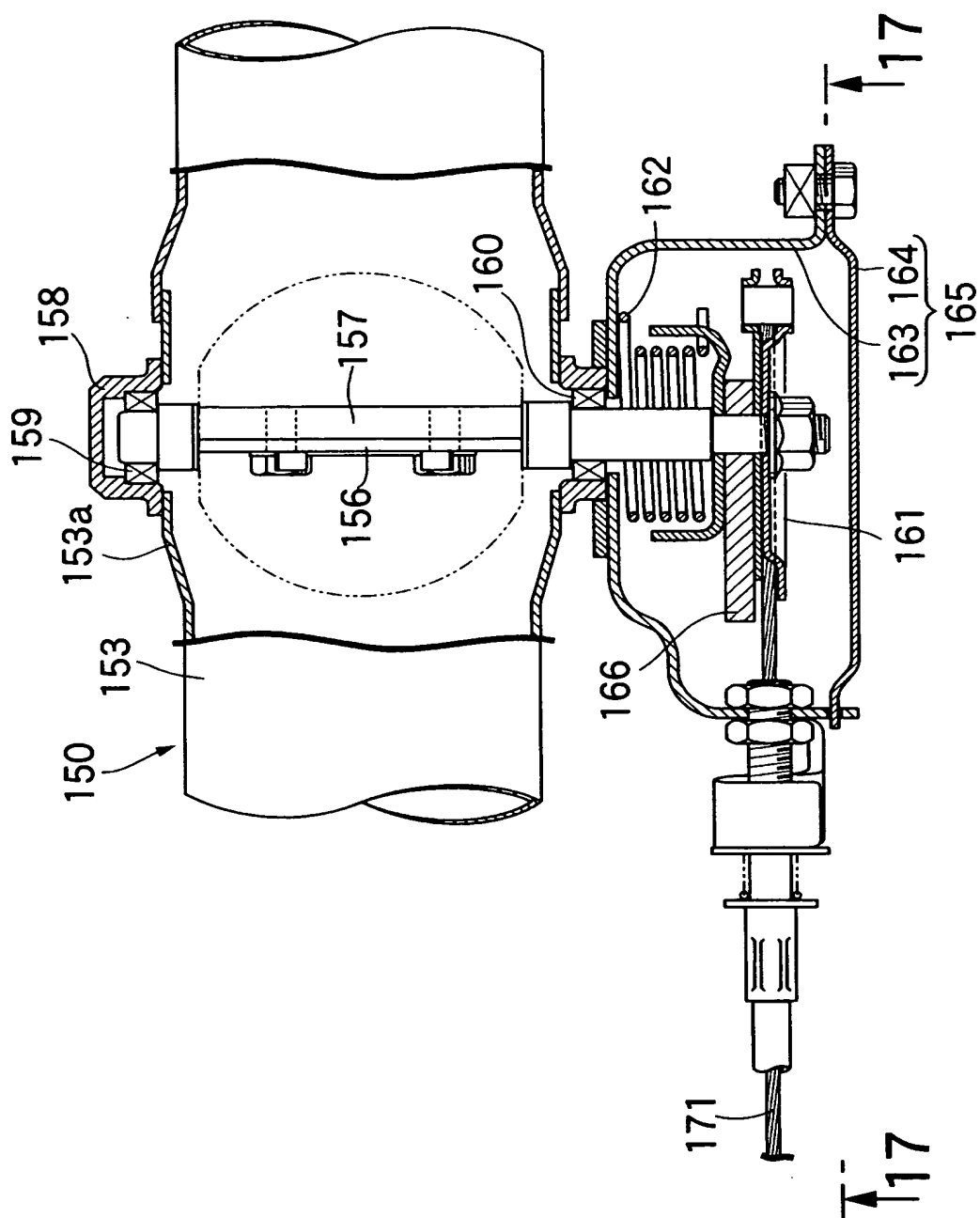
【図 14】



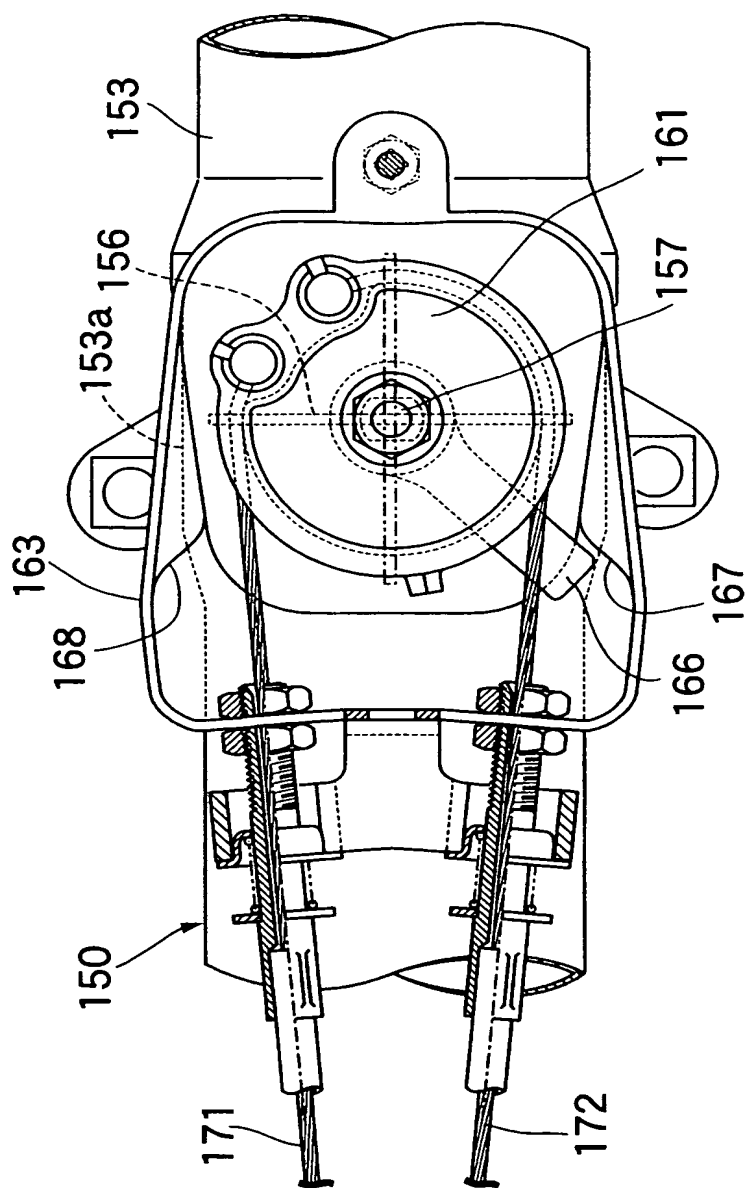
【図 15】



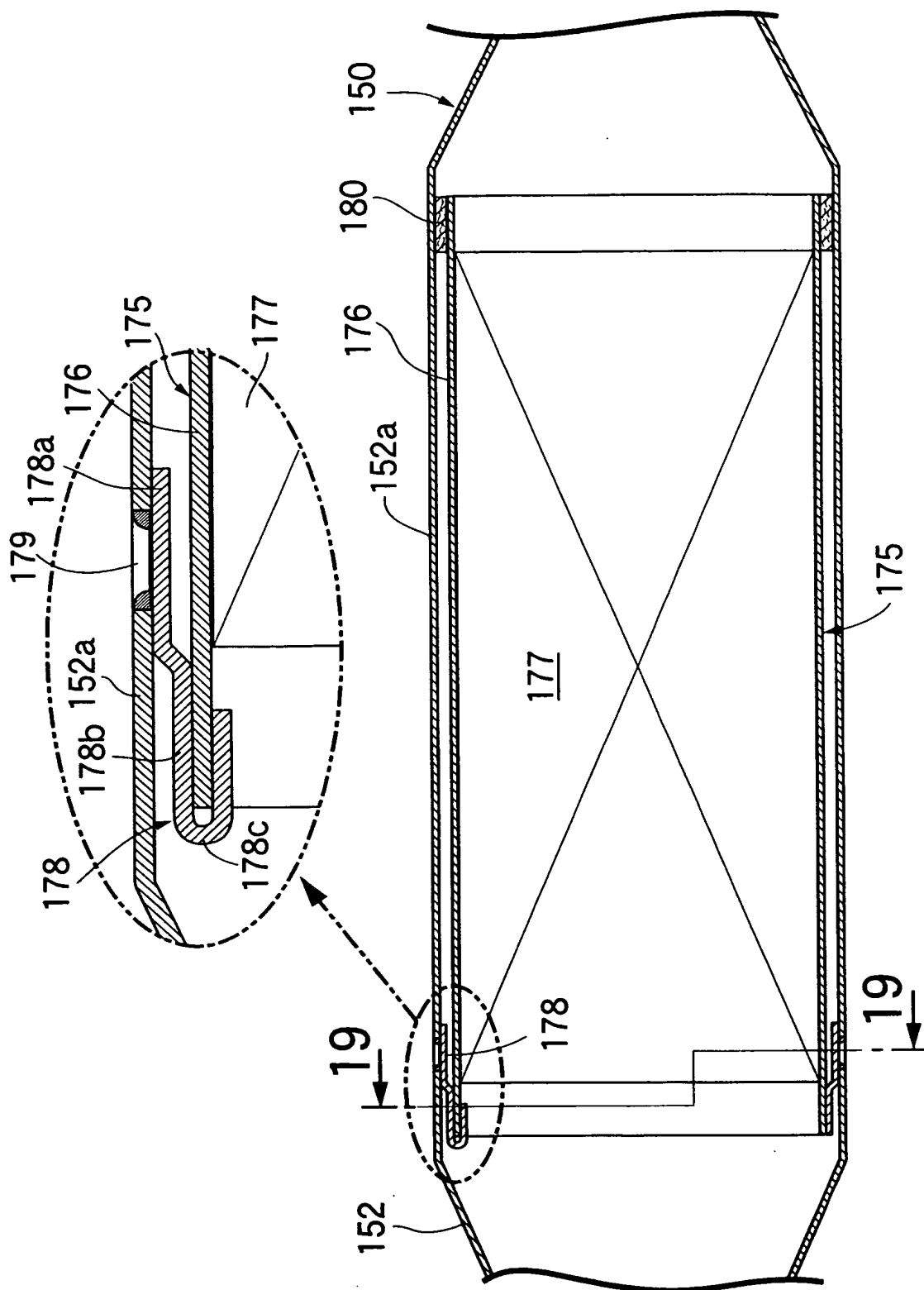
【図 16】



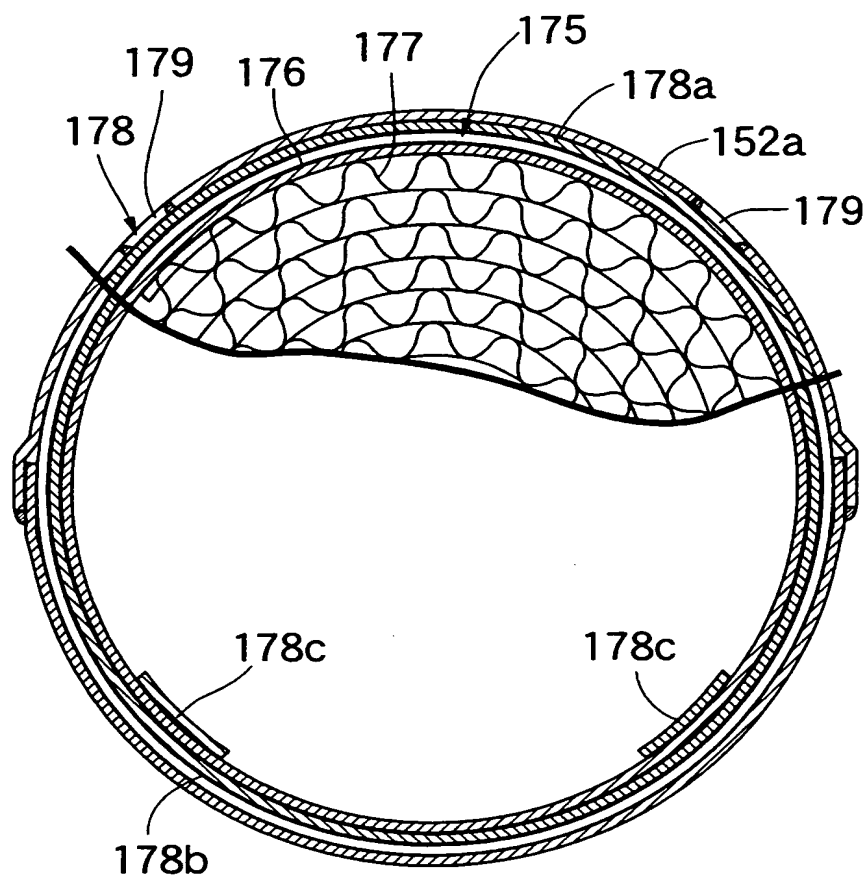
【図 17】



【図 18】



【図 19】





【書類名】 要約書

【要約】

【課題】 車体フレームに前端部が揺動可能に支承されるスイングアームの後端に後輪の車軸が回転自在に支承され、前記後輪よりも前方で前記車体フレームに搭載されるエンジン本体が備えるシリンダヘッドに接続される排気系の後端排出部が前記車軸よりも高い位置に配置され、前記排気系の一部を構成する排気管に、該排気管内の流通面積を調節する排気制御弁が配設される自動二輪車において、排気制御弁をより良好な環境下に配置可能とする。

【解決手段】 排気制御弁 156 が、後輪WRの車軸68よりも前方かつ上方に配置される。

【選択図】 図1

特願 2 0 0 3 - 0 9 5 1 0 9

出 願 人 履 歴 情 報

識別番号

[0 0 0 0 0 5 3 2 6]

1. 変更年月日

1 9 9 0 年 9 月 6 日

[変更理由]

新規登録

住 所

東京都港区南青山二丁目 1 番 1 号

氏 名

本田技研工業株式会社